4/2014 Oktober | November | Dezember € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR: 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 82

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

BATAVIA
Wie die Legende rekonstruiert wurde!

Mit bisher unbekannten Fotos!

TIRPITZ

Anfang und Ende des Megaschlachtschiffs


Erster und letzter Kommandant der TIRPITZ: Kapitäne z. S. Karl Topp und Robert Weber

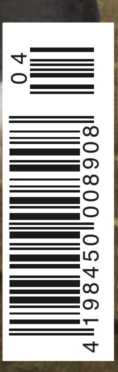

YAMATO: Die letzten Stunden des Giganten



Donauschlepper RUTHOF: Raddampfer als Museum



Touristenmagnet ELBE 1: Fahrt auf dem Feuerschiff



Kleine Schiffe, großartige Modelle



Online blättern oder Abo mit Prämie bestellen unter:

www.schiffsmodell-magazin.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

© yarchyk - Fotolia.com

100, 75 oder auch nur 70 Jahre …

… Erinnerungskultur in Höchstform erleben wir gerade täglich. Darstellungen, Berichte, Diskussionen: Der Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 ist in allen Medien präsent. Film, Funk, Fernsehen, Bücher und natürlich die Presse jeglicher Couleur toben sich am Thema aus. Jahrzehntelang am Rand der historischen Beschäftigung, packt uns jetzt das Grauen darüber, was „der Große Krieg“ eigentlich bedeutete. Erstmals brutalster Technikeinsatz gegen Menschen mit allen sozialen und politischen Folgen und Konsequenzen für den Rest des 20. Jahrhunderts. Ein Jahrhundert, das uns nach dem Weltkrieg, der erst ab 1939 eine Zählziffer bekam, Erinnerungstage und -jahre ohne Ende beschert.

Von der wenig präsenten Eröffnung des Panamakanals vor 100 Jahren, am 15. August 1914, bis hin zur Erinnerung an den D-Day vor 70 Jahren, der größten Landungsoperation der Seekriegsgeschichte, die uns vor wenigen Monaten mit grandiosem Aufwand wieder vor Augen geführt wurde, hat das Jahr 2014 an runden Erinnerungen einige im Kalender. Da muss man schon auswählen, wenn Ihnen als Leser etwas Ansprechendes geboten werden soll. Für SCHIFF CLASSIC fiel die Wahl auf den 1. April 1939 und auf den 12. November 1944. Vor 75 Jahren lief das deutsche Schlachtschiff „G“, das an diesem Sonnabend auf den Namen TIRPITZ getauft wurde, vom Stapel, und vor 70 Jahren kenterte die TIRPITZ nach einem englischen Bombenangriff in einem norwegischen Fjord. Das größte jemals in Europa gebaute Schlachtschiff wurde nur fünf Jahre alt und war das Schlusslicht einer Ära von Schlachtschiffriesen, die nach dem „Dreadnought-Sprung“ ab 1906 Seekriegsgeschichte schrieben. Ach ja, nicht ganz. Da waren noch die Japaner, die es der Welt zeigen wollten. Sie bauten mit der YAMATO das weltgrößte Schlachtschiff, das am 7. April 1945 dem „Hornissenschwarm“ vieler kleiner Trägerflugzeuge mit ihren Bomben und Torpedos zum Opfer fiel. David hatte einmal wieder Goliath besiegt. Erfahren Sie, wie diese beiden Giganten in dramatischen Stunden ihr Ende fanden. Ab Seite 22 zeigt SCHIFF CLASSIC zudem, was aus den Überbleibseln der TIRPITZ wurde – Sie werden staunen!



Jörg-M. Hormann, Verantw. Redakteur

Übrigens: Im Nachgang zu meinem letzten Editorial über Marinemalerei und dem aktuellen Erinnern sei Ihnen der 50. Todestag des Marinemalers Claus Bergen, der am 4. Oktober 1964 in Lenggries an einer Farbenvergiftung starb, vergegenwärtigt. Lassen Sie sich dazu von einer neuen Monografie zu seinem künstlerischen Werk überraschen, die im Oktober in die Buchhandlungen kommt. „Claus Bergen, Marinemaler beider Weltkriege“ – womit uns 100 und 75 Jahre des Erinnerns wieder eingeholt haben.

Ihr Jörg-M. Hormann
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestraße 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de



Platz
H
Eintrittskarte
zum
Stapellauf des
Schlachtschiffs „G“
am 1. April 1939
Zutritt nur durch Tor 10.
Der Platz muß um 10⁰⁰ Uhr eingenommen sein.
Bitte Rückseite beachten.
Kriegsmarinewerft

SELTENES RELIKT: 75 Jahre alt ist diese Eintrittskarte, die damals das Miterleben des Stapellaufs der TIRPITZ in Wilhelmshaven ermöglichte. Foto: Sammlung Robert Gehringer

Wir stellen vor



Dieter Flohr (1937)

Abitur 1955. Eintritt in die Marine, Schiffsingenieur 1959. Kommando Volksmarine, Bildstelle, Redakteur, Presseoffizier, Uni-Fernstudium 1973, Journalistik, Marine-Abschied 1987, Fregattenkapitän a. D., Pressereferent VM beim Marinekommando Rostock, Referent beim Bundestag 1991–93, danach freier Schifffahrts-Journalist. Mitherausgeber „Marinekalender der DDR“. Profunder Kenner der Volksmarine, über die er in SCHIFF CLASSIC berichtet.



Alexander Losert (1982)

Der Politologe machte seinen Magister an der Justus-Liebig-Universität in Gießen und erlernte das journalistische Handwerk bei der Bauer Media Group. Dort war er unter anderem mehrere Jahre für die Zeitschrift „Militär & Geschichte“ tätig. Japan, das „Land der aufgehenden Sonne“, und vor allem die Geschichte der Kaiserlichen Japanischen Marine im Zweiten Weltkrieg sind Interessensschwerpunkte für seine Themen in SCHIFF CLASSIC.



DAS MONSTRUM ENTSTEHT: Mit der TIRPITZ baute Deutschland sein mächtigstes Schlachtschiff. Hier liegt sie am „Dampfprobenplatz“ in Wilhelmshaven. Aufnahme vom 4. März 1940.
Foto: Sammlung Robert Gehringer

Titelthema


SCHIFF & ZEIT | Geschichte eines Nachbaues

Galeone BATAVIA von 1628 als Rekonstruktion

Neu auf alt getakelt

Auf einer holländischen Werft ist ein Frachtsegler der Niederländischen Ostindien-Kompanie neu entstanden. Die Rekonstruktion verlief so spannend wie die einzige Reise der BATAVIA vor gut 380 Jahren. Von Rainer Herzberg

S. 26


SCHIFF & ZEIT | Gigant des Pazifiks

YAMATO: Größtes Schlachtschiff aller Zeiten

Superlative des Seekrieges

Die Panzerung: bis zu 65 Zentimeter dick; Geschütze: die größten, die es jemals an Bord eines Schiffes gab; Länge, Breite, Tiefgang: sprengen alles bisher Dagewesene. Wie konnte die YAMATO trotzdem vernichtet werden? Von Alexander Losert

S. 32


SCHIFF & ZEIT | Ein NVA-Schicksal

Vizeadmiral Hendrik Born – Chef der Volksmarine

Angetreten zum letzten Appell

1990: Der Chef der DDR-Volksmarine lässt die Flagge niederholen. Für Vizeadmiral Hendrik Born, jüngster deutscher Admiral der Nachkriegszeit, ist es einer der bittersten Momente seiner Karriere. Von Dieter Flohr

S. 46


MARITIME TECHNIK | U-Boot als Frachtschiff

Handels-U-Boot DEUTSCHLAND

Unter Wasser nach Amerika

14. Juni 1916: Ein eigens zu diesem Zweck gebautes U-Boot startet in Bremen zur Trans-Ozeanfahrt in die USA. Unbewaffnet und mit Handelsgütern voll beladen, soll es dort wichtige Rohstoffe aufnehmen. Ein vergessenes Kapitel des Ersten Weltkriegs. Von Ulf Kaack

S. 52


MARITIME TECHNIK | Feuerschiff ELBE 1

Feuerschiff ELBE 1

„Wir sind draußen, wenn der Rest in den Hafen flüchtet!“

Vier Jahrzehnte lang lag die ELBE 1 weit draußen vor der Elbmündung fest an der Kette, damit andere Schiffe sicher vor der deutschen Nordseeküste navigieren konnten. Heute ist das Feuerschiff ein fahrendes Museum. Von Ulf Kaack

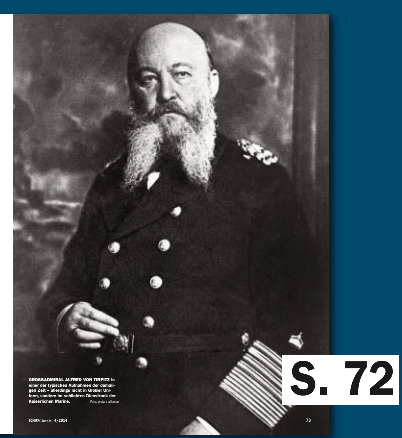
S. 62


LANDGANG | Namensgeber des Schlachtschiffes

Großadmiral Alfred von Tirpitz

Genialer Stratege oder politischer Brandstifter?

Wie der von Tirpitz angestoßene Flottenbau zu bewerten ist, darüber streiten bis heute die Historiker. In den 1930er-Jahren wurde der Admiral dagegen als Vorbild gesehen – weshalb das damals größte Schlachtschiff seinen Namen erhielt. Von Eberhard Kliem



S. 72

Titelbild: Schlachtschiff TIRPITZ während der Erprobung, festgemacht am Seebahnhof in Gotenhafen. Aufnahme von Samstag, dem 26. April 1941. Foto: Sammlung Robert Gehringer

Titelfotos: Sammlung Robert Gehringer (2); Archiv Batavia Werf; picture-alliance/United Archives/TopFoto; Sammlung Frank Müller; Ulf Kaack


ELBE
5

No. 5 gibt nicht auf

Unter blauem Himmel fast um die Welt – für den Lotsenschoner No. 5 war das 1937 seine längste Reiseroute über den Atlantik und um Kap Hoorn bis nach San Francisco. Doch die ursprüngliche Bestimmung des Gaffelschoners war eine andere. Beim Bauauftrag der Hamburgischen Deputation für Handel und Schiffahrt an die Werft von H.C. Stülcken stand die äußerst solide hölzerne Bauausführung im Vordergrund. Als Lotsenversetzboot hatte der Schoner in der Elbmündung und in der Deutschen Bucht seine verantwortungsvolle Aufgabe zu erledigen. Nach dem Stapellauf 1883 blieb ELBE No. 5 weit über 30 Jahre im Dienst bis zur Ausmusterung. In den Zwischenkriegsjahren, in privater Eignerschaft, ging es mehrmals über den Atlantik und bis nach San Francisco. Die amerikanische Westküste wurde dann ihr Revier.

In Seattle kaufte im Jahr 2002 die „Stiftung Hamburg Maritim“ den Schoner und brachte ihn zurück nach Hamburg. „Kaum ein Schiff dieses Alters ist so reich an ursprünglicher Bausubstanz und Originaldetails über und unter Deck. Dies alles prägt die wundervolle Atmosphäre an Bord und wirkt auf alle Besucher“, heißt es auf der Website des Fördervereins „Freunde des Lotsenschoners No. 5 Elbe“, der den Schoner nach der Traditionsschiff-Verordnung und mit Sicherheitszertifikat betreibt. Beim Mitsegeln heißt es: Hand anlegen und auf historischen Planken Wasser und Meer genießen. Alle Daten und Kontakt: www.lotsenschoner.de

Jörg-M. Hormann Foto: HMC/Herbert Böhm

Historisches Projekt in Eigeninitiative

Marinegeschichte von „unten“

Was offizielle Stellen bis heute nicht realisiert haben, wird jetzt von Zeitzeugen in Eigenregie umgesetzt: eine Darstellung zur Geschichte der Bundesmarine, von ihrer Entstehungszeit bis heute.



Bundesmarine der ersten Stunde: Das Küstenwachboot W4 war ab 1. Juli 1956 sechs Jahre in Dienst; auch seine Geschichte verdient es, dokumentiert zu werden.

Foto: PIZ Marinekommando Kiel

Am 12. November 1955 überreichte der Bundesminister für Verteidigung, Theodor Blank, in der Bonner Ermekeil-Kaserne den ersten Soldaten der Bundeswehr, darunter auch mehreren Marinesoldaten, ihre Ernennungsurkunden. Damit besteht die Marine der Bundesrepublik Deutschland nun seit 59 Jahren. Keine der deutschen Vorgängermarinen ist auch nur annährend so alt geworden.

Zum 50. Geburtstag der Marine stellte der damalige Inspekteur, Vizeadmiral Wolfgang Nolting, fest: „Traditionsbewusstsein setzt jedoch zunächst immer eine profunde Kenntnis der eigenen jüngsten Geschichte und die Reflexion darüber voraus, erst dann ist eine Identifikation mit ihr möglich.“ Wer wollte einer solchen Feststellung widersprechen! Die Aneignung der erwähnten „profunden Kenntnisse“ hat die Bundeswehr von Beginn an als eine wichtige Aufgabe erkannt und dieser mit der Gründung eines eigenständigen Bereiches – des „Militärgeschichtlichen Forschungsamtes“ (MGFA) – schon am 1. Juni 1957 Rechnung getragen.

Im Rahmen der bisherigen zahllosen und verdienstvollen Veröffentlichungen des MGFA, heute Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr (ZMSBw), ist die Bundesmarine/Deutsche Marine bisher nur Gegenstand einer einzigen Publikation geworden: „Die Bundesmarine 1950 bis 1972. Konzeption und Aufbau“, verfasst von Berthold Sander-Nagashima.

Eine in sich geschlossene Darstellung der „Geschichte der Marine der Bundesrepublik von der Gründung bis heute“ gibt es nicht. „Das reicht jetzt – oder besser: das reicht nicht!“ ist die Intention der Akteure für ein Projekt, das die zahlreich existierenden und verstreut veröffentlichten persönlichen Darstellungen, Beiträge, Artikel und Beschreibungen von Zeitzeugen und Beteiligten sammelt und publiziert. Die Marine-Offizier-Crew IV/60 hat den unbefriedigenden Zustand zum Anlass genommen, in erst einmal zwei Bänden auf zusammen 840 Seiten (Titel: „Die Crew. Marineoffiziere im Kalten Krieg und heißen Frieden 1960 bis 2001“) sozusagen Marinegeschichte von unten zu schreiben.

Eberhard Kliem

Zum 150. Jubiläum des Seegefechts bei Helgoland

Die letzte Überlebende

Zwei Besatzungen gedenken des ersten modernen Seegefechts vor der deutschen Küste

Im deutsch-dänischen Krieg kämpfte die Fregatte JYLLAND am 9. Mai 1864 bei Helgoland zusammen mit ihrem Schwesterschiff NIELS JUEL und der Korvette HEJMDAL gegen die österreichischen Fregatten RADETZKY und SCHWARZENBERG. Als einzige heute noch existierende Teilnehmerin jenes Seegefechtes bekam sie nun zum Mittsommerfest 2014 Besuch von einem österreichischen Schiff: Die Gaffelketsch AGLAIA des Vereins „Freunde Historischer Schiffe“, Heimathafen Wien, machte vor ihrem Trockendock im ostjütländischen Ebeltoft fest. Im Gegensatz zu 1864 verlief die Begegnung des Jahres 2014 äußerst harmonisch, wobei die Besatzung der Ketsch ihre Kenntnisse der Ereignisse des damaligen Seekrieges beträchtlich erweitern konnte.

Detlef Ollesch



Die Gaffelketsch AGLAIA

Foto: Detlef Ollesch

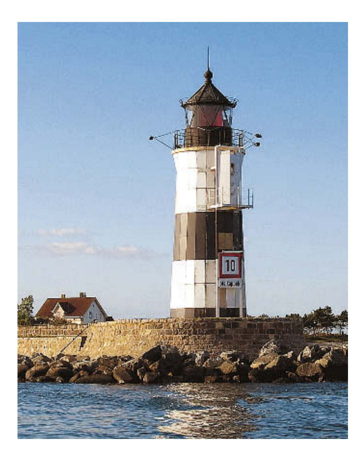
Leuchtturm Schleimünde wird saniert

Neuer Anstrich in Signalgrün

Zukünftig wird der Leuchtturm in grün-weißer Farbenfolge der Schifffahrt den Weg weisen. Die neue Farbgebung entspricht dabei der lateralen Kennzeichnung auf der Steuerbordseite eines Fahrwassers.

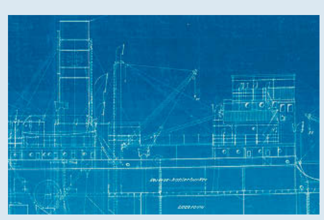
Das Leuchtfeuer des 14,3 Meter hohen Turmes wurde am 16. November 1871 zum ersten Mal gezündet. Gebaut wurde der Turm damals aus gelbem Klinker mit einem gusseisernen Laternengeschoss. Er diente den überwiegend unter Segel fahrenden Booten und Schiffen als Orientierung und als Ansteuerung zur Schlei. Achtmal hat der Turm in seinem langen Leben sein Gewand gewechselt.

Auch in Zeiten moderner Navigationshilfen wie AIS, GPS oder Radar haben visuelle Navigationshilfen, besonders in engen Fahrwassern, ihre Bedeutung für die Berufs- und Freizeitschifffahrt nicht verloren. Jetzt soll der Leuchtturm Schleimünde saniert werden und wird tags in Grün-Weiß der Schifffahrt den Weg weisen. Die neue Farbgebung entspricht dabei der lateralen Kennzeichnung auf der Steuerbordseite eines Fahrwassers. Das Leuchtfeuer wird von der Verkehrszentrale in Travemünde fernüberwacht. Die 120 V/600 W-Halogenglühlampe wird mit der Kennung Blk (3) WRG getaktet. Die Tragweite beträgt 12,6 Seemeilen. 300 000 Euro sollen für die Grundinstandsetzung in der Zuständigkeit des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck verbaut werden. *H. Peter Bunks*



Noch im bekannten schwarz-weißen Anstrich, wird der Leuchtturm Schleimünde bald in Signalgrün die Flusseinfahrt markieren.
Foto: picture-alliance

Konstruktions- und Generalpläne im Netz


Foto: Archiv DSM

Für das Projekt DigiPEER, die Digitalisierung wertvoller großformatiger Pläne und technischer Entwürfe, hat das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven 5000 seiner Archiv-Zeichnungen von Handelsschiffen und Spezialschiffen zwischen 1900 und 1960 ins Internet gestellt. Die Leibniz-Gemeinschaft hat das Projekt finanziert, um beispielhaft zu zeigen, wie ihre Forschungseinrichtungen Technikgeschichte visualisieren können. *HF*

Kriegsfischkutter am Ende

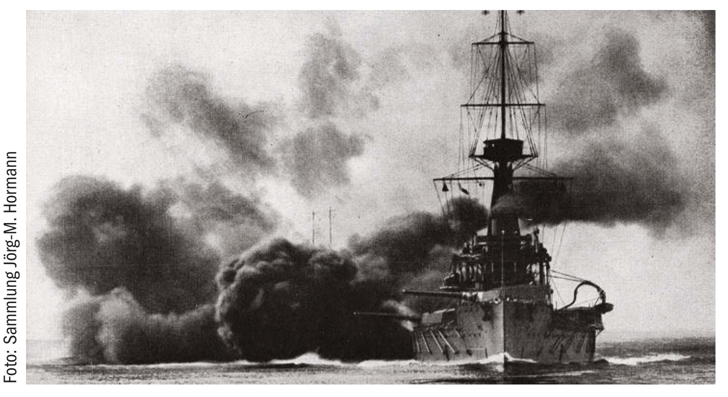

Foto: Harald Focke

Zwei der letzten, inzwischen über 70 Jahre alten Kriegsfischkutter sind vermutlich nicht mehr zu retten und werden wohl demnächst in Bremerhaven abgewrackt. In der Neujahrsnacht war die schon länger marode THOR im Fischereihafen gesunken. Nur noch die Masten schauten aus dem Wasser. Vier Wochen später wurde das Wrack gehoben. Ein Schwimmkran setzte das 1944 gebaute Schiff an Land. Dort liegt es nun neben einem weiteren Kriegsfischkutter aus dem Jahre 1942, der schon im Herbst 2013, ebenfalls nachts, an seinem Liegeplatz auf Grund gegangen war. Kriegsfischkutter wurden bei der U-Boot-Jagd, der Minenräumung und als Vorposten in Flüssen oder küstennahen Gewässern eingesetzt. *HF*

Tagung zur Erinnerung an den Beginn des Ersten Weltkrieges

Neue Debatten zum Seekrieg 1914–1918

Mit einer Schar internationaler Referenten werden die marinetechnischen Aspekte des Ersten Weltkrieges beleuchtet und in den strategischen Kontext gestellt.


Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Breitseite eines britischen Schlachtschiffes. Die Briten kontrollieren und beherrschen die Weltmeere während des Ersten Weltkrieges.

Der Erste Weltkrieg wurde hauptsächlich an verschiedenen Fronten in West-, Ost- und Südeuropa, aber auch im Mittleren Osten, in Afrika und im Fernen Pazifik ausgefochten. Wenngleich die Kämpfe an Land überwogen, so war es doch auch von Beginn an ein Seekrieg, mit Schauplätzen in aller Welt.

Diesen Aspekt will eine internationale Tagung in den Blick nehmen, die das Deutsche Marinemuseum Wilhelmshaven, das Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr und der Freundeskreis Marineschule Mürwik veranstalten. Auf der Grundlage des gegenwärtigen Forschungsstandes und aus internationaler, vergleichender Perspektive werden Historiker aus Deutschland, Großbritannien und Kanada, aus den USA, Australien und Russland, aus Frankreich und Österreich dieses Geschehen beleuchten.

Die Tagung, die allen Interessierten offen steht, findet vom 24. bis 26. Oktober 2014 im Columbia-Hotel in Wilhelmshaven statt. Anmeldungen werden an das Deutsche Marinemuseum Wilhelmshaven mit der Telefonnummer 04421/40 08 40 erbeten oder per E-Mail an huck@marinemuseum.de. Das aktuelle Tagungsprogramm befindet sich auf der Website des DMM.

Jörg-M. Hormann

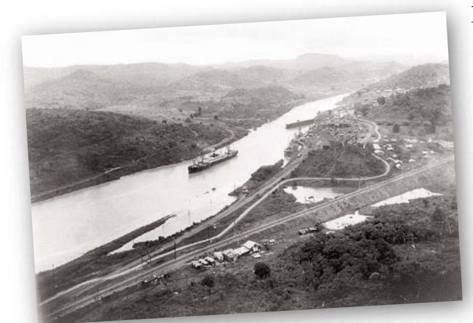
Ausstellung im Internationalen Maritimen Museum Hamburg

Der Panamakanal ist 100 Jahre alt

Für die Schifffahrt ist der Panamakanal genauso bedeutend wie der Suezkanal. Nur dass hier der Kontinent Südamerika „abgekürzt" wird. Die Eröffnung vor 100 Jahren ist allemal ein Ausstellungsgrund.

Der Panamakanal wird oft als achtes Weltwunder bezeichnet. Und in der Tat ist er einmalig und eine Fahrt auf dem 82 Kilometer langen Kanal ein Erlebnis. Mal schmal und kurvig, mal breit wie ein kleines Binnenmeer, durchschneidet er die schmalste Stelle Mittelamerikas. Zum 100-jährigen Jubiläum in diesem Jahr widmet das Internationale Maritime Museum dieser technischen Meisterleistung eine Sonderausstellung, die am 15. August, dem Tag der Kanaleröffnung 1914, gestartet ist. Für die Ausstellung wurde extra ein Diorama des Kanals mit den alten und neuen Gatun-Schleusen gebaut. Außerdem werden ein Film über den Bau, diverse Fotos, Plakate und Aktien gezeigt.

Der Kanal ist noch heute eine der wichtigsten Wasserstraßen der Welt. Er verkürzt die Reise von der Ostküste zur Westküste der USA um rund 15 000 Kilometer und erspart den Kapitänen die langwierige Fahrt um Kap Hoorn. Die Ausmaße der Schleusen erlauben nur Schiffen mit einer maximalen Größe von 32,3 Meter Breite und bis 294 Meter Länge, sie zu passieren. Entsprechend gebaute Schiffe werden als „Panamax" bezeichnet. Rund 14 000 Schiffe passieren den Kanal pro Jahr. Nach Vollendung der neuen Schleusen werden sich die erlaubten Abmessungen der Schiffe – unter der Bezeichnung „Neo-Panamax" – auf 49 Meter Breite und 366 Meter Länge erhöhen. Bei Containerschiffen entspricht das dann einer Kapazität von 13 200 TEU. Mit der Fertigstellung der Schleusen wird für Anfang 2016 gerechnet. *IMMH*



Das erste Schiff ANCONA im Panamakanal, kurz nach seiner Eröffnung am 15. August 1914. Foto: picture-alliance/dpa



Miraflores-Schleusen in Panama-Stadt und ein historisches Foto vom Bau des Kanals 1913. Foto: picture-alliance/ZB



Meter bzw. 28 Seemeilen weit leuchten die Xenon-Lampen des Leuchtturms „Alte Weser". Eine der wichtigsten Navigationshilfen in der Deutschen Bucht wird 50 Jahre alt. Am 1. September 1964 löste er den damals baufälligen Turm Roter Sand ab, der inzwischen unter Denkmalschutz steht. 1972 verließ letztmalig eine vierköpfige Besatzung den 38 Meter hohen Jubiläums-Turm, dessen lichtstarke Lampen seitdem ferngesteuert werden. *Harald Focke*

Foto: picture-alliance/dpa

Dem Columbusbahnhof droht der Abriss

Von Anfang an zu groß gebaut

Er ist 1962 entstanden und war für die Abfertigung der Atlantikliner gedacht. Doch die Passagiere strömten zu den Flughäfen.

Der sanierungsbedürftige Columbusbahnhof II in Bremerhaven soll abgerissen werden. Er ist das letzte Gebäude aus der Zeit der traditionellen Passagierschiffe im Liniendienst nach New York. Der 1962 eingeweihte Bau wurde nie benötigt, weil die Jets die Liner schneller als gedacht vom Nordatlantik verdrängten. Ein Gutachter des Hafenbetreibers Bremenports will jene Hallen und Büros, die nicht vom 2003 modernisierten Kreuzfahrtterminal (CCCB) beansprucht werden, abbrechen und durch Neubauten ersetzen. Im Gespräch sind eine Mehrzweckhalle, ein maritimes Themenhotel und ein Elvis-Presley-Museum. Auch die über 80 Jahre alte Columbuskaje soll instand gesetzt werden. *Harald Focke*



Anfang der 1960er-Jahre am Trend der Zeit vorbeigebaut: der Columbusbahnhof in Bremerhaven. Foto: Harald Focke

Bark ALEXANDER VON HUMBOLDT mit neuer Perspektive

Hotelschiff an der Bremer Schlachte?

Ihre grünen Segel machten die ALEXANDER VON HUMBOLDT bekannt wie kein zweites Segelschiff. Nach einigen Jahren unruhiger See scheint jetzt ein endgültiger Hafen in Sicht zu kommen.

Tausende von Trainees haben es einst an Bord der ALEXANDER VON HUMBOLDT gelernt und erlebt: traditionelle Seemannschaft, Teamwork, Windjammernostalgie … Nachdem das ehemalige Feuerschiff – 1906 in Dienst gestellt und Mitte der 1980er-Jahre zum Traditionssegler umgebaut – vor drei Jahren durch den gleichnamigen Neubau ersetzt wurde, lag das Schicksal des Schiffes lange Zeit im Nebulösen. Zunächst wurde die Bark 2012 nach Freeport überführt, um von dort aus Törns im Seegebiet der Bahamas mit einheimischer Besatzung zu segeln. Das Konzept scheiterte, ebenso eine Stippvisite im Mittelmeer und die Bemühungen um eine Werftüberholung in Sevilla. 2013 wurde die ALEXANDER VON HUMBOLDT zurück nach Bremerhaven geholt und fristet ihr Dasein als Auflieger.



Einst der Hingucker bei jeder Parade von Großseglern: die ALEXANDER VON HUMBOLDT in ihren besten Jahren.

Foto: Ulf Kaack

Doch das soll nun bald ein Ende finden: Nachdem die aus der Werbung einer Bierbrauerei weltbekannte Bark mit den grünen Segeln im Frühjahr für 750 000 Euro im Internet zum Kauf angeboten wurde, hat sich im Juli mit Heiko Rataj, einem Projektentwickler in den Bereichen Gastronomie und Tourismus aus Goslar, ein neuer Eigner gefunden. Über den Kaufpreis hat er Stillschweigen vereinbart, wie er sagt. Rataj plant Investitionen im siebenstelligen Bereich, um den Dreimaster anschließend als Hotel- und Veranstaltungsschiff zu nutzen. Sein Wunschstandort ist die Hansestadt Bremen – der Europa-Hafen oder die verlängerte Schlachte auf Höhe des Weser-Towers. Entsprechende Gespräche mit dem Bremer Senator für Wirtschaft werden aktuell geführt. Weiterführende Entscheidungen sind für den Herbst des Jahres in Aussicht gestellt.

Ulf Kaack

Replikat

Nachbau eines „Fliegers“

Bei den Dorstener Hanse-Tagen können die Besucher ein interessantes Flachbodenschiff bestaunen.

Bis ins 19. Jahrhundert hinein fertigten Schiffbauer in der ehemaligen Hansestadt Dorsten typische Lastkähne aus Holz. Flachbodenschiffe wie die „Dorstener Aak“ und der „Dorstener Flieger“ gelangten von den Werften im Lippetal bis zum Niederrhein und in die Niederlande. Die Fahrzeuge wurden mehrheitlich an Händler in Wesel geliefert und von dort an die Schiffer verkauft. Im Rahmen eines Bildungsprojektes entstand nun die Replik eines Fliegers in seinen Originalabmessungen von 6,08 mal 2,86 Metern. Beim Flieger handelte es sich um ein zirka fünf bis neun Meter langes, relativ flaches Boot, das überwiegend im Schlepp von Rhein- und Maas-Schiffen verwendet wurde.

Manuel Miserok

Briefe an die Redaktion

Zu „Teeklipper, Windhunde der Ozeane“, SCHIFF Classic 3/2014

Der Klipper-Artikel gefällt mir sehr gut! Die Zusatzinfos zur ROYAL CLIPPER finde ich hingegen total fehl am Platz. Denn dieses Schiff hat außer einem Namenselement absolut nichts mit den klassischen Klippern gemein. Es verkörpert genau genommen sogar dessen absolutes Gegenteil. Es ist einfach nur gigantisch. Mehr nicht. Selbst der Vergleich mit der PREUSSEN lässt sich lediglich auf die fünf Masten reduzieren. Ansonsten schiffbaulich völlig anderen Ursprungs, daher im klassischen Sinne potthässlich und mit modernster Technik vollgestopft, um es der modernen, meist gut betuchten Kreuzfahrtklientel an Bord so angenehm wie möglich zu machen. Das hat nichts mehr mit den Klippern zu tun.

Ich gebe zu, das ist ein hartes Urteil und entspricht natürlich nur einer individuellen Ansicht. Schönheit liegt bekanntlich im Auge des Betrachters, aber die ROYAL CLIPPER läuft in einer anderen Liga. Will man moderne Neubauten ins Spiel bringen, dann sollten das die in Holland gebaute STAD AMSTERDAM oder CISNE BRANCO sein. Das sind Schiffe, die wirklich nach den alten Richtlinien der Klipper entstanden und uns heute deren wunderschöne Optik vergegenwärtigen.

Olaf Rahardt, per E-Mail



Die STAD AMSTERDAM kommt dem Klipper als segelnde Legende optisch am nächsten.

Foto: Olaf Rahardt

Zu „Marinemalerei“, SCHIFF Classic 3/2014

Wieder einmal begeistert mich SCHIFF Classic. Ich studiere dieses feine Magazin mit richtig tiefer Freude. So jetzt erneut die Ausgabe 3/2014, wobei mich berührt, dass Sie so viel schönen Raum maritimer Malerei eingeräumt haben. Ja, ganz besonders lobenswert finde ich, dass das Spektrum dieser feinen Fachzeitschrift sich nicht einengt, sondern einen breiten Einblick in maritimes Geschehen präsentiert. Also: Große Gratulation. Mit herzlichen Wünschen für weiteren, tragenden Erfolg!

Horst Dieter Maurer, per E-Mail

Zu „Die Odyssee der ERLANGEN. Der lange Weg in die Heimat“, SCHIFF Classic 3/2014

Korrektur einer Bildunterschrift: Es wird hiermit richtiggestellt, dass das veröffentlichte Gemälde auf Seite 38 nicht, wie irrtümlich genannt, vom Marinemaler Kapitän Hans Peter Jürgens stammt.
Die Bildunterschrift muss richtig lauten: „Weiter Weg: Kolossale 4800 Seemeilen musste die ERLANGEN unter Segel von den Auckland Inseln nach Chile zurücklegen. Foto: Archiv Familie Grams.“

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de oder
SCHIFF Classic, Postfach 40 02 09, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

TIRPITZ – Der Stapellauf und die letzte Schlacht

Europas letztes

Noch immer geht vom größten, jemals in Europa gebauten Schlachtschiff eine immense Faszination aus. Nicht nur die schiffbautechnische Höchstleistung beeindruckt, auch ihr tragisches Ende lässt die Nachwelt erschaudern.

Von Jörg-M. Hormann und Frank Müller



OKTOBER 1940: Deutschlands größtes Schlachtschiff, die TIRPITZ, ist noch nicht fertig gestellt. Hier wird sie in Wilhelmshaven durch die Kopfschlepper MAAKENWERDER und JOHANNES WESTPHAL vom Schwimmdock zurück in den Bauhafen gebracht. Im Hintergrund die Kaiser-Wilhelm-Brücke und das Kraftwerk der Südzentrale. Am Admiral-Maass-Ufer liegt das ehemalige Etappenschiff ASUNCION. Foto: Sammlung Robert Gehringer

Megaschlachtschiff



Eine ständige Bedrohung

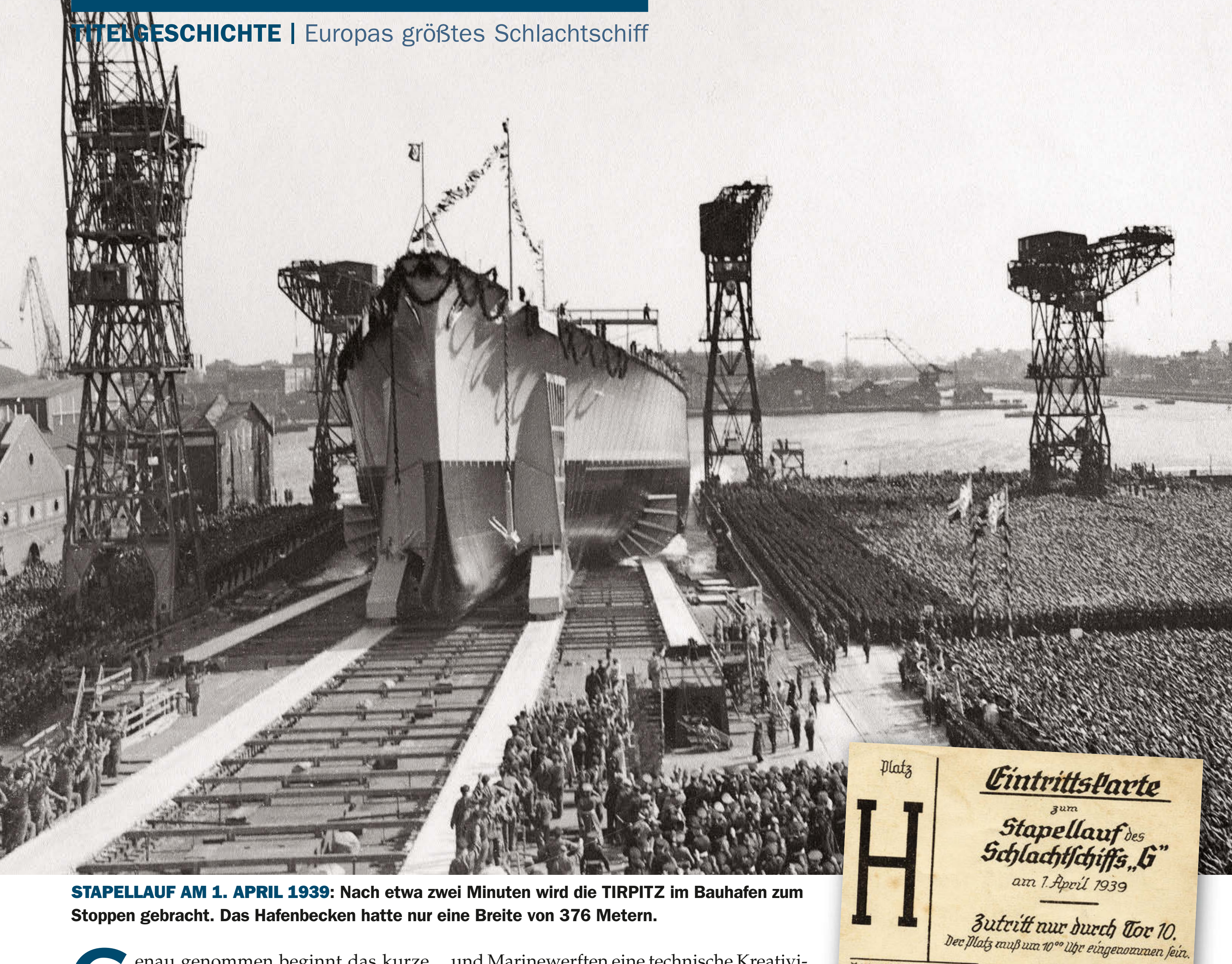
1939 ist eigentlich die große Zeit der Schlachtschiffe vorbei. Flugzeugträger werden zukünftig als dominante Waffe der Kriegsmarinen die Weltmeere beherrschen. Doch noch beeinflussten die deutschen Superschlachtschiffe BISMARCK und TIRPITZ die strategischen und operativen Überlegungen der Alliierten im Atlantik. Es blieb der ständige Zwang, schwere Einheiten in größerer Zahl bereit zu halten, um sich des Gegners zu erwehren. Was wäre passiert, wenn die beiden Schlachtschiffe zusammen im Atlantik aufgetreten wären, welchen Schaden hätten sie den alliierten Geleitzügen zufügen können? Doch als die TIRPITZ im September 1941 schließlich einsatzbereit war, ruhte das Schwesterschiff bereits seit einigen Monaten in über 4700 Meter Tiefe auf dem Grund des Atlantiks.



Gekentert und eingeschlossen

Nur zehn Minuten dauerte der Angriff britischer Lancaster-Bomber am 14. November 1944. Bereits die erste von 15 abgeworfenen, jeweils 5,4 Tonnen schweren „Tall Boy“-Bomben war der tödliche Volltreffer auf der Backbordseite, der Uferseite des Schlachtschiffes. Die Bombe durchschlug mehrere Decks und explodierte im Schiffsinnern. Unter ständig schneller werdendem Krängen kenterte die TIRPITZ über Backbord Richtung Ufer und blieb mit einem großen Teil des Rumpfes über der Wasserfläche liegen, alles unter sich begrabend was nicht aus dem Kenterbereich wegkam. 971 Besatzungsmitglieder waren im Rumpf eingeschlossen und ertranken in den hereinstürzenden Wassermassen, oder sie wurden von sich losreißenden Schiffsteilen erschlagen. In einer dramatischen Rettungsaktion gelang es, 87 Mann durch in den Rumpf geschweißte Löcher zu befreien.

TOTENSTILLE: **Nach den Rettungsversuchen liegt die gekenterte TIRPITZ, mit fast tausend Toten im Rumpf, gegenüber der norwegischen Stadt Tromsø im kalten Fjordwasser des Winters 1944/45.** Foto: Sammlung Frank Müller



STAPELLAUF AM 1. APRIL 1939: Nach etwa zwei Minuten wird die TIRPITZ im Bauhafen zum Stoppen gebracht. Das Hafenbecken hatte nur eine Breite von 376 Metern.

BEGEHRT: Eine der 80 000 ausgegebenen Eintrittskarten für die Zuschauerplätze beim Stapellauf. Fotos (2): Sammlung Robert Gehringer

Genau genommen beginnt das kurze Leben des Schlachtschiffes TIRPITZ am 24. Oktober 1936. An diesem regnerischen Sonnabend werden auf der Helling II der Kriegsmarine-Werft in Wilhelmshaven die ersten Kielplatten des Rumpfes auf die Stapel gehoben. Offiziell bekommt der Neubau mit der Nummer 128 die Bezeichnung „Schlachtschiff G“ und ist als Ersatzbau für das reichlich betagte, noch aus der Kaiserzeit stammende, Linienschiff SCHLESWIG-HOLSTEIN vorgesehen.

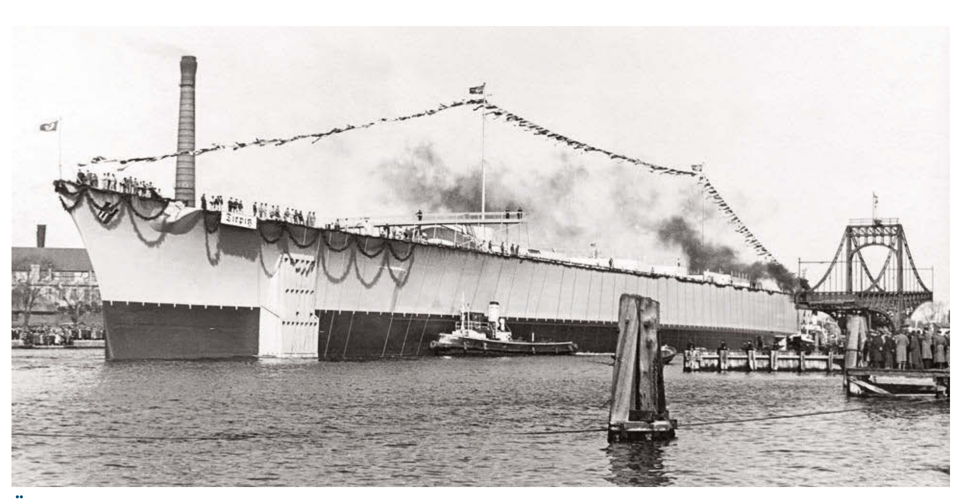
In den nächsten Monaten wächst der stählerne Riese beständig in die Breite und in die Höhe. Schiffbautechnisch bestand der Rumpf aus den 22 wasserdichten Abteilungen I bis XXII mit jeweils maximaler Länge von 15 Metern. Als komplett geschweißter „Glattdecker mit Doppelboden, in kombinierter Längs- und Querspantenbauweise“ unterschied sich der Neubau „G“ der „Bismarck-Klasse“, zumindest in der Rumpfkonstruktion, erheblich von seinen genieteten Vorgängern.

Durch den Flottenbau der Kaiserzeit hatten die deutschen Kriegsschiffkonstrukteure und Marinewerften eine technische Kreativität und Leistungsfähigkeit erreicht, die nur durch das harte Diktat des Friedensvertrags von Versailles in die Schranken gewiesen werden konnte. Dass die Fertigkeiten nicht verloren waren bewiesen dann die richtungweisenden Konstruktionen der 1920er- und 1930er-Jahre. Mit den ersten geschweißten Panzerschiffen der „Deutschland-Klasse“ gelang ein technologisches Meisterstück außerhalb der gängigen internationalen Entwicklungslinien im Kriegsschiffbau für schwere Einheiten. Bei den neuen Schlachtschiffen der „Bismarck-Klasse“ bewährten sich die Erfahrungen aus dem Bau der Großkampfschiffe S.M.S. BAYERN und S.M.S. BADEN von 1913 bis 1916. Dies galt besonders für die Hauptartillerie der acht 38-cm-Geschütze in vier Zwillingstürmen. Bereits die letzten beiden Großkampfschiffe der Kaiserlichen Marine waren mit diesem Kaliber ausgerüstet. Die damals von der Firma Krupp als 38 cm SK C/13 (Schnelladekanone, Constructionsjahr ‘13) entwickelte Kanone kam erheblich verbessert auch auf BISMARCK und TIRPITZ zum Einbau. Modernisiert zeigte sich die 38 cm SK C/34 mit

> **„…rauscht die aufgewühlte See, aus welcher der Gruß der vielen Tausenden klingt, die ihr Leben im heiligen Glauben an die Zukunft des deutschen Volkes gaben…“**
>
> Vizeadmiral Adolf von Trotha in seiner Taufrede beim Stapellauf der TIRPITZ am 1. April 1939



HOCHKARÄTIG: Adolf Hitler trifft ein, im Gefolge die Spitzen der Kriegsmarine.



ÜBER DIE TOPPEN: Geflaggt wird die TIRPITZ nach dem Stapellauf ins Schwimmdock verholt. Rechts die Kaiser-Wilhelm-Brücke.

Fotos: (2) Sammlung Robert Gehringer

längerem Rohr, höherer Kadenz und vergrößerter Schussweite der gegnerischen Artillerie überlegen.

Schlachtschiff „G" überragt alles

Ab Ende 1938 überragt Schlachtschiff „G" alle Bauwerke im weiten Umkreis des Werftgeländes. Jeder Wilhelmshavener, der sich heute an den Giganten auf der Helling noch erinnern kann, bekommt glänzende Augen. „…der mächtige aber auch elegante Steven zeigte Richtung Stadt und überragte das Eingangstor zur Marinewerft. Ein faszinierender Anblick…" Mit gewisser Spannung sah man dem Stapellauf entgegen. Noch nie war ein solcher Riese, geschweige denn in Wilhelmshaven, in sein Element geglitten. Praktisch musste der Unterwasserbau der Helling II erheblich verlängert werden, damit der gut 240 Meter lange Verbund des Rumpfes beim Ablaufen nicht über die Maßen beansprucht wurde oder womöglich aufkantete.

Am 1. April 1939, einem Sonnabend mit sonnigem Wetter, war es dann soweit. In jener Zeit schätzte sich jeder glücklich, der eine Eintrittskarte als Besucher des Stapellaufs ergattern konnte. Zigtausende wollten dabei sein und etwa 80 000 erlebten das Großereignis mit „Führeranwesenheit" und allen Registern der NS-Propaganda. Der Name des neuesten deutschen Großkampfschiffes sollte der Öffentlichkeit bis zum Taufakt verborgen bleiben – wie vieles andere auch. So stand auf der Rückseite der Eintrittskarten der Hinweis: „Das Mitbringen photographischer Apparate und das Anfertigen von Zeichnungen ist verboten".



BAUZUSTAND 1938: Schon gut zu erkennen sind die kreisrunden Barbetten für die Geschütztürme der schweren und mittleren Artillerie.

Foto: Sammlung Robert Gehringer

Geheim gehaltener Name

Ab 9:30 Uhr strömte dann das ausgewählte Publikum auf die Plätze im geräumten Werftareal rund um das mit Grüngirlanden geschmückte Schlachtschiff „G", dessen Name am Bug durch eine große Tafel verhüllt war. Während der Taufrede, die Vizeadmiral von Trotha hielt, verdichtete sich für die Zuhörer der zukünftige Name des Schlachtschiffes. Trotha verdeutlichte die Leistungen des Großadmirals Alfred von Tirpitz, der eine Flotte erschuf, Stützpunkte ausbaute, Flussmündungen sowie den Nord-Ostsee-Kanal erweitern ließ, Industrie und Wirtschaft in den Bereichen Schiffbau, Waffen, Panzerung, Inneneinrichtung sowie Versorgung vorantrieb – und das alles gegen die Widrigkeiten seiner Zeit. Laut Ansprache würde der Geist von Tirpitz durch dieses Schlachtschiff mit seinem Namen wieder lebendig. Die Stapellaufrede endete mit lobenden Worten über Adolf Hitler, der „hochherzig" zugestimmt hatte, den Neubau nach Alfred von Tirpitz

AUSRÜSTUNG: Foto von Anfang November 1940. Die TIRPITZ ist bereits mit den 38-cm-Rohren der schweren Artillerie ausgestattet und hier an der südlichen Kaje im Bauhafen zu sehen. Foto: Sammlung Robert Gehringer

zu benennen. Die Taufe vollzog letztendlich Ilse von Hassell geborene Tirpitz, die Tochter des Namensgebers.

TIRPITZ in Wilhelmshaven

Dann erfüllten etwa 2100 Kilogramm Paraffin, 1700 Kilogramm Talg, 800 Kilo Seife und 300 Kilogramm Öl ihre Funktion als Schmiermittel beim Ablaufen von knapp 15 000 Tonnen Stahl.

Bis zu ihrer Indienststellung am 25. Februar 1941 blieb die TIRPITZ Wilhelmshaven, um sie auszurüsten und ihre Maschinen zu erproben. Diese Phase des Werdens der TIRPITZ wird heute besonders von Robert Gehringer dokumentiert. Mit einem über Jahre zusammengetragenen Fotoschatz ist es ihm gelungen, Bilder der TIRPITZ neu zu ordnen. Sein erster Band einer geplanten Buchreihe setzt viele unbekannte Fotos von der Kiellegung über den Stapellauf bis zur Ausrüstung in den örtlichen und zeitlichen Kontext. Somit konnten die Situationen der Fotomotive nach der Bildauswertung textlich umfassend erläutert werden. Einige der unbekannten Bilder sind hier exklusiv für SCHIFF CLASSIC von Gehringer zur Verfügung gestellt worden.

„Das war damals die modernste Einheit der Kriegsmarine – die pure Kraft und derbe Gewalt!“

Zeitzeuge Hans Herbert Biel heute. Seinerzeit 1942/43 auf die TIRPITZ kommandierter Seekadett (Ing.)



SCHIFFSARTILLERIE: Alle Geschützklassen der TIRPITZ. Blick über das Oberdeck von achtern nach vorn. Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Der letzte Tag

In den nächsten Jahren sollte die TIRPITZ die alliierten Seestreitkräfte in Atem halten (siehe Kasten S. 19), aber am 12. November 1944 war unwiderruflich ihr letzter Tag gekommen. Die Sonne färbte um 7:30 Uhr schon den klaren Himmel, als am Heck der TIRPITZ unter Begleitung des üblichen Signals die Flagge gehisst wurde. Offiziere und Mannschaften an Deck hatten mit Front zur Flagge stillgestanden. Niemand ahnte, dass genau aus der Richtung die Gefahr kommen würde und bereits unterwegs war! Die letzten Stunden der TIRPITZ begannen.

Kurz vor acht Uhr gab es erste Meldungen über den Anflug von Bombern in den Luftraum, aber noch war ungewiss ob das Schiff wirklich Ziel der Lancaster-Formation sein würde. Um 8:55 Uhr war die Angriffsrichtung eindeutig, der Fliegeralarm ließ wieder einmal alle an Bord auf ihre Gefechtsposten hetzen. Das gespannte Warten dauerte nicht lange. Zehn Minuten später blitzten die Kanzeln der anfliegenden Bomber im

Sonnenlicht. Um 9:38 Uhr verwandelt sich die TIRPITZ in einen feuerspeienden Stahlberg und schleudert aus allen Rohren ihre Geschosse den Flugzeugen entgegen. Im wahrsten Sinn des Wortes verpuffte allerdings die Wirkung, die Formation wurde nicht gefährdet, zerstreut, oder gestört. Nicht ein einziges Flugzeug wurde getroffen.

Die erste Bombe rauschte um 9:41 Uhr vom Himmel und wurde gleich zum tödlichen Treffer. Backbord mittschiffs durchschlug eine über fünf Tonnen schwere „Tall Boy"-Bombe mehrere Decks, explodierte im Schiffsrumpf weit unter der Wasserlinie und riss von innen ein riesiges Leck in die Bordwand. Mit dem gewaltigen Wassereinbruch begann die TIRPITZ sofort zu krängen.

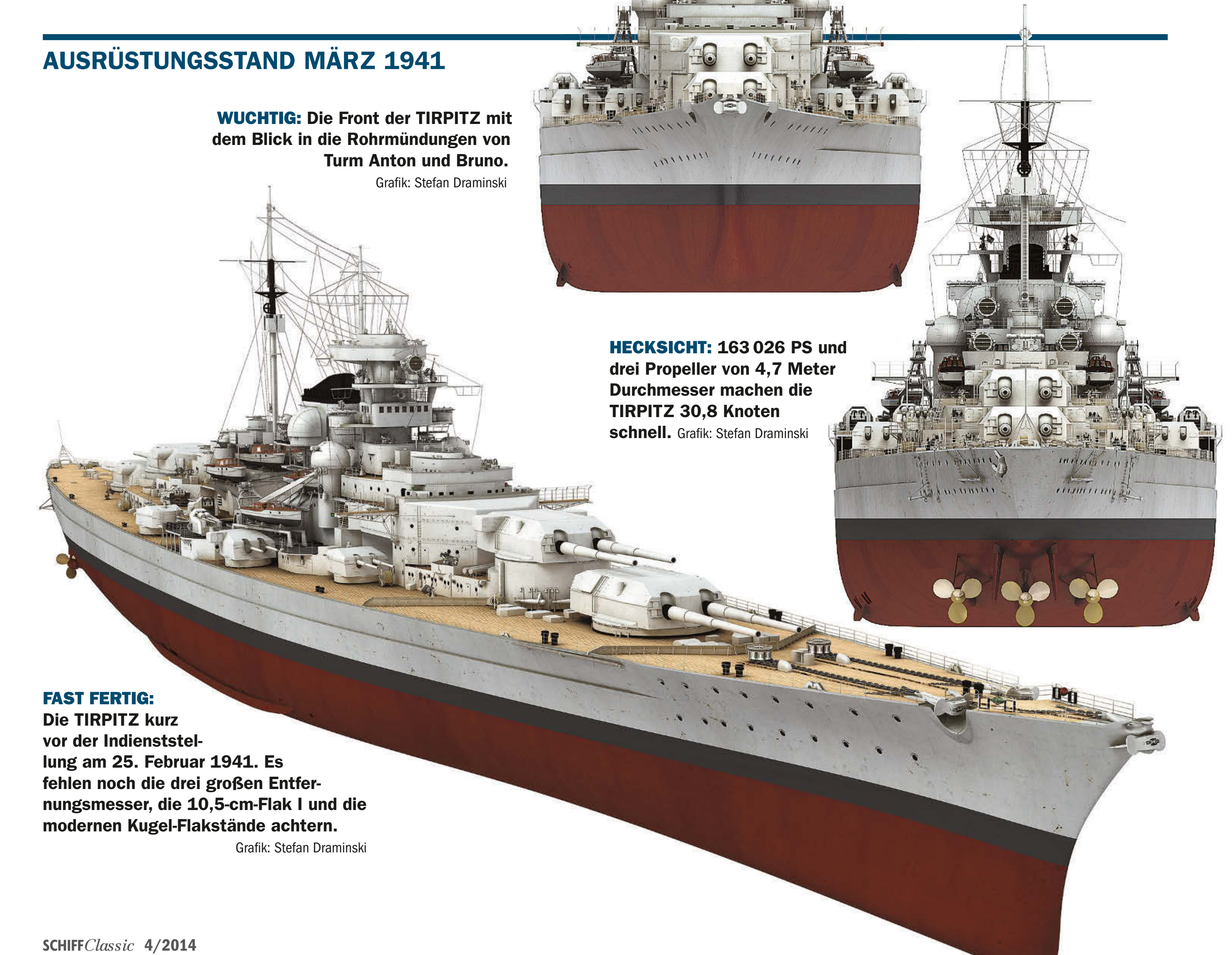
„Das Biest" muss weg

Weil die Alliierten die TIRPITZ, in den norwegischen Fjorden versteckt, als ständige Bedrohung für die Eismeer-Geleitzüge nach Murmansk empfanden, gab Churchill den Befehl sie mit allen Mitteln zu versenken. Er

HINTERGRUND Zwischen Anfang und Ende

Ihrer „Dickschiffe" sah die Seekriegsleitung im Handelskrieg im Atlantik, um den Konvoi Strom von den USA nach Großbritannien zu unterbrechen. Beim Unternehmen „Rheinübung", mit der BISMARCK im Einsatz, sollte dieser Zweck erfüllt werden und Indienststellungskommandant Kapitän zur See Karl Topp wollte mit seiner TIRPITZ im März 1941 dabei sein. Zu wenig eingefahren und noch nicht einsatzbereit blieb das Schlachtschiff zur Erprobung in der Ostsee während sich das Schicksal ihres Typschiffes im Atlantik erfüllte. Nach der Einsatzbereitschaft im Sommer 1941 hat die TIRPITZ, beim deutschen Angriff auf Russland, den Durchbruch der Baltischen Flotte über die Ostsee zu verhindern. Eine Operation ohne Feindberührung. Dann kommt der Bannstrahl der Führeranweisung. Adolf Hitler, der kaum Affinität zu den Schlachtschiffen der Kriegsmarine entwickelte, befiehlt die TIRPITZ in die norwegischen Fjorde. Von dort wird sie im Verband mit weiteren Schlachtschiffen die Konvois im Eismeer angreifen die Russland mit westalliierten Waffen versorgen. Wenige Male läuft die TIRPITZ zu Angriffsoperationen aus, was Panik bei den Konvois zur Folge hat. Aufgelöst sind die Einzelfahrer dann leichte Opfer für U-Boote und Torpedoflieger. Ihre Rolle als eine Art „fleet in Beeing" erzeugt bei den Engländern die Notwendigkeit ihre Konvois mit Flugzeugträgern und Schlachtschiffen zu sichern und Churchill befiehlt die TIRPITZ mit allen Mitteln zu versenken. Agentenangriffe, Minenlegen mit Kleinstubooten, Bomberangriffe in jeder Form, alles wird mit begrenztem Erfolg versucht - bis zum 12. November 1944.

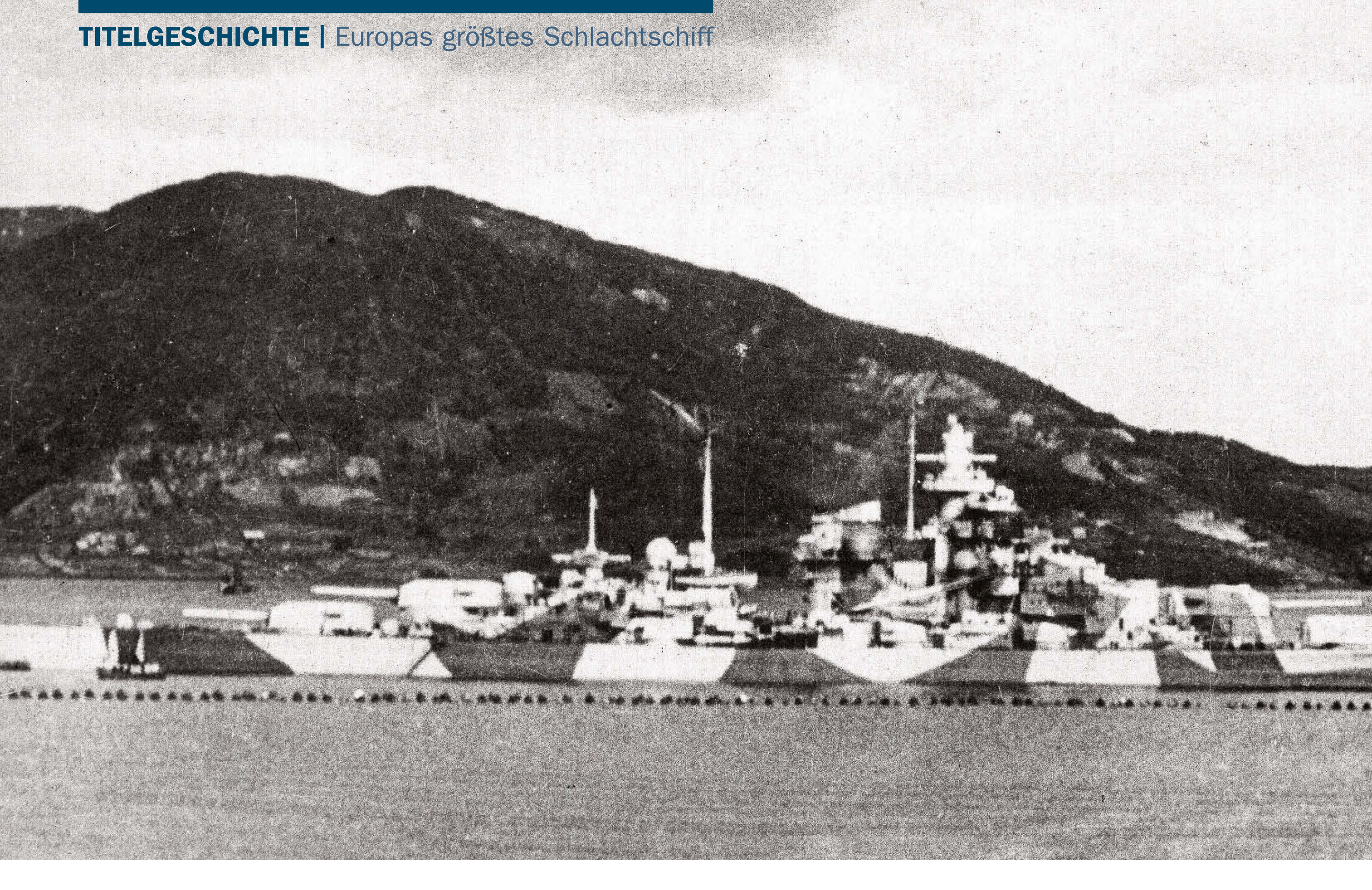
AUSRÜSTUNGSSTAND MÄRZ 1941



WUCHTIG: Die Front der TIRPITZ mit dem Blick in die Rohrmündungen von Turm Anton und Bruno. Grafik: Stefan Draminski

HECKSICHT: 163 026 PS und drei Propeller von 4,7 Meter Durchmesser machen die TIRPITZ 30,8 Knoten schnell. Grafik: Stefan Draminski

FAST FERTIG: Die TIRPITZ kurz vor der Indienststellung am 25. Februar 1941. Es fehlen noch die drei großen Entfernungsmesser, die 10,5-cm-Flak I und die modernen Kugel-Flakstände achtern. Grafik: Stefan Draminski



nannte die TIRPITZ nur „Das Biest“. Doch schnell war den Briten auch klar, dass der TIRPITZ mit herkömmlichen Mitteln, wie Torpedos, Minen und normalen Bomben nicht beizukommen war. Sie setzten ab Frühjahr 1944 nun ihre speziell für solche Zwecke entwickelte Superbombe ein. Die neue „Tall Boy“, eine Konstruktion von Barnes Wallis, dessen Rotationsbomben die Mauern deutscher Talsperren im Frühjahr 1943 zerstörten, hatte ein Gewicht von über fünf Tonnen und eine hochbrisante „Torpex“-Sprengladung von 2313 Kilogramm. Nur viermotorige, extra umgebaute Bomber „Lancaster Mark I S“ der Royal Air Force waren in der Lage, diese über sechs Meter lange Bombe abzuwerfen. Drei Einsätze auf die TIRPITZ mit insgesamt 77 geworfenen „Tall Boy“-Bomben führten erst beim dritten und letzten Angriff zum Erfolg. Zwei Volltreffer in den Rumpf und drei Nahtreffer, verhängnisvollerweise zwischen dem Fjordufer und der TIRPITZ, brachten durch Druck- und Sogwirkung der Explosion das Schlachtschiff noch schneller zum Kentern.

„Wir brauchen den künstlichen Nebel unbedingt als Verteidigung gegen Hochangriffe schwerer Bomber“

Kommandant Kapitän zur See Junge am 30. Juni 1944 im Kriegstagebuch der TIRPITZ

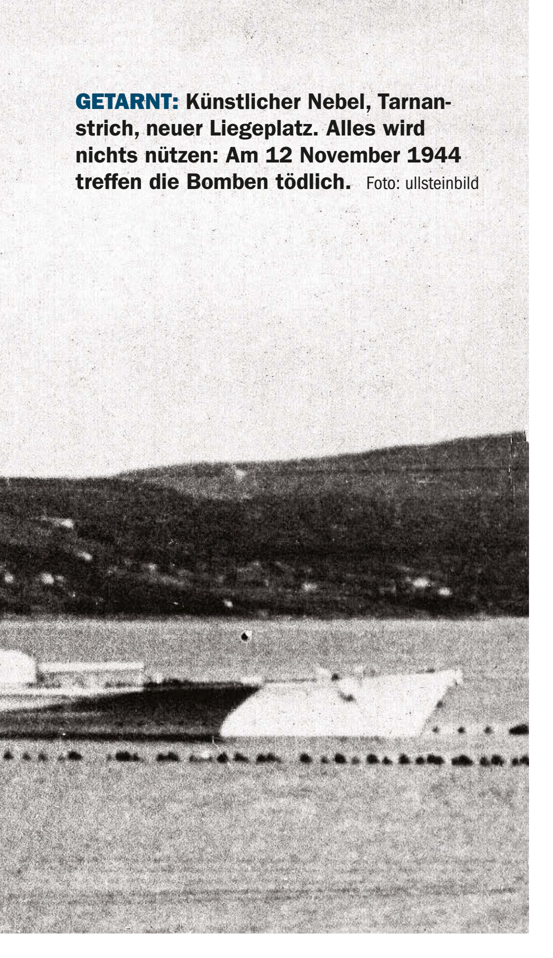
Die Mannschaften der noch intakten Geschütze versuchten den weiter anfliegenden Bombern Schaden zuzufügen, aber es war das Schiff, das immer wieder getroffen wurde. Die Schlagseite nahm stetig zu. Dann drehte sich das Schlachtschiff über die Backbordseite, parallel und etwa 250 Meter vom Ufer der Insel Hakoy entfernt, bis es etwa um 9:50 Uhr mit dem rot gestrichenen Rumpf nach oben liegend und in Schräglage von etwa 135 Grad, zur Ruhe kam. Der Angriff hatte keine zehn Minuten gedauert. Die Bomber drehten ab, vereinzelt erleichterten sich die Maschinen von ihrer tödlichen Last noch auf kleinere unbedeutendere Ziele, denn mit einer scharfen „Tall Boy“ an Bord hatte niemand Lust zu Hause zu landen. Das letzte kampffähige Schlachtschiff der deutschen Kriegsmarine war versenkt.

Die Versuche zur Rettung von überlebenden Besatzungsmitgliedern der TIRPITZ be-

MUSEUM Tirpitzmuseum in Tromsø

Das 1993 eröffnete Kriegsmuseum in Tromsø mit drei Hauptabteilungen beherbergt auch eine besondere TIRPITZ-Ausstellung. Mit Hilfe von Dokumenten, Realien und Bildern vom damals größten Schlachtschiff der westlichen Welt wird erläutert, welche Gefahr das Schiff im Nordeismeer und der Barentsee darstellte. Im Übrigen zeigt das Museum die Verteidigungs- und Kriegsgeschichte in Tromsø. In den Ausstellungen hat die Arbeit des Nachrichtendienstes, besonders die gegen deutsche Kriegsschiffe, einen breiten Platz gefunden. In einem eigenen Raum wird der deutsche Rückzug von der Leningradfront durch Finnland nach Tromsø 1944/45 gezeigt.

Das Kriegsmuseum in Tromsø liegt in Midtre Kaldslett, 4,5 Kilometer südlich der Tromsøbrücke am Solstrandveien. Die Buslinien 12 und 28 halten ganz in der Nähe des Museums. www.tromsoforsvarsmuseum.no



GETARNT: **Künstlicher Nebel, Tarnanstrich, neuer Liegeplatz. Alles wird nichts nützen: Am 12 November 1944 treffen die Bomben tödlich.** Foto: ullsteinbild





ABWRACKEN: **Bis Mitte der 1950er-Jahre wird die TIRPITZ vor Ort abgebrochen. Im Vordergrund ein alter Bombentrichter.** Foto: Sammlung Frank Müller



HEUTE: **Untergangsstelle gegenüber von Tromsø. Schräg ab von der hier sichtbaren alten Arbeitsplattform.** Foto: Sammlung Frank Müller

gannen sofort. Einerseits wurden alle im Wasser treibenden Schiffsbrüchigen von verfügbaren Barkassen und anderen Booten aufgenommen und ans nahe Ufer gebracht. Andererseits war jedem klar, dass es genügend Räume im Schiffskörper selbst gab, in die sich eingeschlossene Männer gerettet haben könnten.

Dramatische Rettungsaktion

Wir kennen die Szenen aus Spielfilmen: Ein Schiff ist gekentert und Besatzungsmitglieder arbeiten sich zum Schiffsboden hoch, der jetzt oben liegt, in der Hoffnung auf Rettung. Dieses traumatische Erlebnis war für hunderte Marinesoldaten am 12. November 1944 dramatische Realität. Sie kämpften im Rumpf des gekenterten Schlachtschiffes ums Überleben. 87 Männer konnten von ihren Kameraden aus dem Rumpf befreit werden. Nach über 36 Stunden schwerster Anstrengungen wurden aber nur noch tote Seeleute gefunden. Über tausend Soldaten riss der „Graue Riese" in den Tod, 806 überlebten. Ruhe breitete sich aus über dem vorher durch viele Arten von Schiffen bewegten Liegeplatz bei Tromsø.

Die Überlebenden wurden je nach Möglichkeit und Verfassung über die Einzelheiten der letzten Minuten an Bord befragt. Doch die gesammelten Berichte gingen später verloren. Nach einer kurzen Zeit in Tromsø wurden die noch einsatzfähigen Soldaten in neue Einsätze befohlen. Wieviele der Besatzungsmitglieder den Krieg überlebten, konnte bis heute nicht geklärt werden. Eine Bordgemeinschaft, die fast 70 Jahre das Gedenken an die Toten der TIRPITZ hochhielt, wird sich 2014 auflösen. Auch die Überlebenden deckt inzwischen der Rasen.

Der letzte Liegeplatz der TIRPITZ an der kleinen Insel Hakoy befindet sich in Sichtweite von Tromsø. Hier an der Untergangsstelle vom 12. November 1944 haben die gefallenen Besatzungsmitglieder ihr Seemannsgrab gefunden, das die norwegische Regierung erst lange nach dem Ende des Krieges zur ewigen Ruhestätte erklärte.

Die Untergangsstelle heute

Die Insel ist heute wie vor 70 Jahren nur dünn besiedelt. Dort, wo die TIRPITZ gelegen hat, befindet sich noch immer eine Arbeitsplattform, die bei Niedrigwasser deutlich zu sehen ist. Eine rote Boje markiert die Untergangsstelle bei Hochwasser.

Das Wrack wurde in den Jahren von 1947 bis 1956 von der norwegischen Firma Einar Høvding Skippsuphugging vor Ort zerlegt und abtransportiert. Dennoch befindet sich unter Wasser noch eine gewaltige und gespenstische Trümmerlandschaft. Am Ufer sind unverändert die Bombentrichter der explodierten „Tall Boys" zu finden, die das Schiff verfehlt haben.

Direkt am Ufer wurde eine Panzerplatte der TIRPITZ aufgestellt. Auf der darauf befestigten Metallplatte wird dreisprachig (norwegisch, deutsch und englisch) an die Versenkung des Schlachtschiffes erinnert. 1984 haben sich hier anlässlich des 40. Jahrestages der Versenkung Vertreter der beteiligten Nationen die Hände zur Versöhnung und Kameradschaft gereicht. ⚓

LITERATURTIPPS

Robert Gehringer / Antonio Bonomi, Schlachtschiff TIRPITZ, Band 1, München 2014

Gedenkbuch „Schlachtschiff Tirpitz", Bordgemeinschaft

David Brown, Die Tirpitz, Bernard&Graefe Verlag, Bonn 1998

Jochen Brennecke, Schlachtschiff Tirpitz, Heyne Verlag, München 1995

Karl Rymus, Der Scheinwerfer, Mitteilung der Bordgemeinschaft, Hamburg, Juli 1994

Gerhard Koop/Klaus-Peter Schmolke, Die Schlachtschiffe der Bismarck-Klasse, Bernard&Graefe Verlag, Koblenz 1990



SPURENSUCHE IN EUROPA

Was blieb von dem Stahlgiganten?

Was ist geblieben von der TIRPITZ, diesem gigantischen Schlachtschiff der Kriegsmarine? 40 000 Tonnen Stahl müssen doch irgendwo Spuren hinterlassen haben!

Von Ulf Kaack

Feuchten Glanz bekommen die Augen von Hans Herbert Biel beim Öffnen der hölzernen Schatulle und die Hände des 90-Jährigen zittern ein wenig: „Dass mein altes Schiff noch einmal zu mir zurückkommt, hätte ich nicht gedacht. Erst Recht nicht in Form eines edlen Messers, das aus seinem Stahl geschmiedet ist."

Eigentlich ist er ein U-Bootmann. Der Leutnant (Ing) a.D. absolvierte an Bord der VII-C-Boote U 291 und U 397 den L.I.-Lehrgang, durchlief mit dem XXI-„Wunderboot" U 3003 die technische Frontausbildung und erlebte das Kriegsende als Kommandant eines Zweimann-U-Bootes „Seehund" bei den Kleinkampfverbänden. Doch am meisten hängt sein Herz mit Sentimentalität und Leidenschaft an seinem ersten Schiff, der TIRPITZ.

„Das war damals die modernste Einheit der Kriegsmarine – die pure Kraft und derbe Gewalt!", erinnert sich Hans Herbert Biel, der seinerzeit für sechs Monate – 1942/43 war das – als Kadett (Ing) in nahezu alle technischen Bereiche der TIRPITZ Einblick erhielt. „Wenn die drei Motoren mit jeweils 48 000 PS unter Volllast den Stahlgiganten mit über 30 Knoten durch den Atlantik schoben und dabei eine acht Meter tiefe Hecksee rissen, war ich als damals 18-jähriger Offiziersanwärter schlichtweg überwältigt."

Kaum weniger beeindruckt ist der Oldenburger von dem Damastmesser „Tirpitz" aus der Edelklingenschmiede Böker.

Edelmesser aus Panzerplatten

Der Traditionshersteller ist in Solingen beheimatet, wo einst der Großvater von Hans Herbert Biel eine Fabrik für Hobelmesser besaß: „Dort habe ich nach dem Krieg gearbeitet und kann beurteilen, mit welch hoher Qualität und Detailliebe das Tirpitz-Messer gefertigt ist. Dadurch wird ein Stück Geschichte wieder lebendig, was auch ein Stück meiner ganz eigenen Geschichte ist." Norwegische Taucher haben im Auftrag von Böker Teile aus der Spezialpanzerung des in geringer Tiefe auf dem Grund des Kåfjordes nahe Tromsø liegenden Wracks geborgen: Hochwertiger ungehärteter Panzerstahl von großer Festigkeit, auch als „Wotan hart" und „Wotan weich" bezeichnet. Daraus fertigt der Böker-Damastschmied in Kombination mit Kohlenstoff-Werkzeugstählen exklusiv einen außergewöhnlichen Damast mit faszinierender Historie. Das Muster „Große Pyramide" in 300 Lagen prägt die Optik der mächtigen Klinge. Mit einer Härte von 60 Grad Rockwell ist das komplett von Hand gefertigte Messer im Alltagseinsatz jeder Aufgabe gewachsen. Heimisches Wurzelholz wurde für die Griffeinlage verwendet, das von dem original Tirpitz-Wappen verziert wird.

Wrack zum Schnäppchenpreis

Tausende von Arbeitern benötigten vier Jahre und vier Monate, um aus 40 000 Tonnen Stahl das größte deutsche Schlachtschiff zu formen. Und es bedurfte nur einer Handvoll



ERGRIFFEN: Hans Hermann Biel war als junger Kadett ein halbes Jahr an Bord der TIRPITZ. Nach 71 Jahren hält er einen Teil seines Schiffes und seiner eigenen Geschichte in den Händen.

Foto: U. Kaack



KEINESWEGS SCHROTT: Auch Motoren und Aggregate der Schiffsbetriebstechnik wurden geborgen und einer zivilen Nutzung zugeführt.

Foto: Sammlung Müller

SCHNÄPPCHEN: 120 000 Kronen zahlte Høvding Skipsopphuggeri für das Wrack der TIRPITZ und realisierte durch das Verschrotten ein Vielfaches des Preises.

Foto: Sammlung Müller

KOMPAKT Damastmesser „Tirpitz"

Hersteller	Böker, Solingen
Gesamtlänge	22,9 cm
Klingenlänge	9,9 cm
Gewicht	167 g
Klingenmaterial	Damast
Griffmaterial	Aluminium AlMgSi1
Griffeinlage	Walnuss
Verschluss	Liner Lock
Lieferung	in hochwertiger Schatulle mit Zertifikat und Seriennummer.
Preis	639 Euro
Infos	www.boker.de



HOCHWERTIG: Das handgeschmiedete Damastmesser „Tirpitzist" aus dem originalen Stahl des Schlachtschiffs.

Foto: Böker

KIELOBEN: Neun Jahre dauerten die Abwrackarbeiten an der Tirpitz durch ein norwegisches Spezialunternehmen. Foto: Sammlung Müller

RAF-Piloten sowie zehn Minuten Zeit, um die TIRPITZ zum Kentern zu bringen. Nach dem Ende des Kriegs und dem Abzug der deutschen Truppen kehrte zunächst Ruhe ein an dem stählernen Grab von 912 Besatzungsmitgliedern in dem Seitenarm des Altafjordes. Das änderte sich jedoch, nachdem das Bergungsunternehmen Høvding Skipsopphuggeri das Wrack von der norwegischen Regierung kaufte. 120 000 Kronen mussten die Spezialisten dafür berappen, was dem heutigen Gegenwert von knapp 15 000 Euro entspricht. Ein Schnäppchenpreis für eine Goldgrube.

Die Bergungsarbeiten dauerten von 1948 bis 1957, woran auch ehemalige Besatzungsmitglieder wegen ihrer Ortskenntnisse an Bord beteiligt waren. Dabei sicherten sich die Norweger nicht nur das wertvolle Metall, sondern auch Teile der Schiffsbetriebstechnik. So konnte unter anderem einer der Hilfsdiesel des Schlachtschiffes geborgen werden. Nach seiner Überholung wurde er 1951 in dem provisorischen Elektrizitätswerk in Honningsvåg auf der Nordkapinsel Magerøya als Generator genutzt, ab 1953 fungierte er als Notstromaggregat.

Museum bewahrt Gedenken

Am Untergangsort selbst ist heute eine verlassene Plattform stummer Zeuge der Abbrucharbeiten. Eine unscheinbare rote Boje markiert die Lage der TIRPITZ, von der noch große Teile unter der Wasseroberfläche schlummern. Nur noch selten wagen sich Taucher im eisigen Wasser des Kåfjordes hinab zu den Resten des stählernen Giganten. Am Ufer der nahen Insel Håkøya zeugt ein riesiger Bombentrichter vom Einschlag eines „Tall Boys", der das Schlachtschiff seinerzeit verfehlte. Nicht weit davon entfernt erinnert ein aus einer Rumpfplatte des Schiffes gefertigtes Denkmal an die gefallenen Soldaten.

Das Tirpitz-Museum in Alta, nicht weit vom Untergangsort entfernt, hält die Erinnerung an das damalige Zeitgeschehen wach. Es beherbergt eine Vielzahl von Relikten, die während und auch nach der Bergung von Tauchern wieder ans Tageslicht gebracht wurden – sogar die zerbrochene Klarinette eines der Besatzungsmitglieder befindet sich darunter. Ein 2,50 Meter langes Modell, Fotos, Orden, Uniformen sowie umfangreiche Dokumentationen vom Bau, dem Untergang und dem Abbruch der TIRPITZ runden die Ausstellung ab.

Große Teile des geborgenen Panzerstahls des Schlachtschiffes finden noch heute in Norwegen eine friedliche Verwendung, und zwar im Straßenbau: 70 Jahre nach dem Untergang dienen Platten mit einer Stärke von fünf Zentimetern und fünf Tonnen Gewicht im Raum Oslo dazu, Baugruben zu überbrücken.

Tonnenschwerer Stahl

Auch im Außenbereich des Deutschen Marinemuseums in Wilhelmshaven gibt es noch stählerne Zeitzeugen. Zwei Teilstücke aus dem oberen Seiten- und dem Gürtelpanzer der TIRPITZ – 3,6 und 4,4 Tonnen schwer, dabei 145 und 320 Millimeter stark. Daneben eine Boje mit einem Teil des Netzkastens, der den schwimmenden Giganten einst vor Torpedoangriffen schützen sollte. „In unserem Magazin befinden sich weitere Stücke aus der Geschichte des hier in Wilhelmshaven



EINDRUCKSVOLL: Schwere und mittlere TIRPITZ-Panzerung im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven. Foto: U. Kaack

38-CM-GRANATE: Das Geschoss wurde am 29. Oktober 1944 von der TIRPITZ abgefeuert, ohne dass es detonierte. Foto: Kjetil Ree



DENKMAL: **Das TIRPITZ-Monument auf der Insel Håkøya, gefertigt aus dem Panzerstahl des Schiffes.**
Foto: MiraculixHB

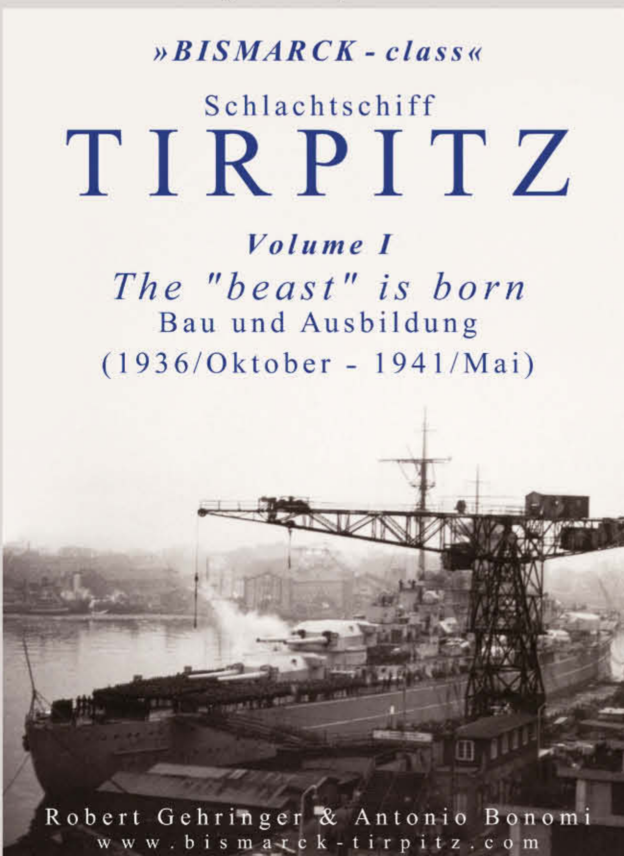
gebauten Schlachtschiffes", erklärt Museumsleiter Stephan Huck. „Neben einigen Fragmenten der hölzernen Decksbeplankung haben wir einen bei Taucherarbeiten gefundenen Portepee-Dolch sowie verschiedene zeitgenössische Zeichnungen eines Besatzungsmitglieds für kommende Ausstellungen in unserem Bestand."

Die Seekriegsflagge der TIRPITZ ist heute Teil der wehrgeschichtlichen Sammlung der Marineschule Mürwik. Das Auto- und Technikmuseum in Sinsheim stellt eine Decksplatte, ein leichtes Flak-Geschütz sowie ein Rohrteil der mittleren Artillerie aus. Zentraler Ort der Erinnerung an die Opfer der Schlacht um die TIRPITZ ist der Gedenkstein auf dem Ehrenfriedhof in Wilhelmshaven. ⚓



15 CM ROHR **der Mittelartillerie und ein leichtes Flakgeschütz der TIRPITZ im Auto- und Technikmuseumin Sinsheim**
Foto: Hugh Llewelyn





Der erste Teil beschreibt die Anfänge des ehemalig größten und stärksten Schlachtschiffs in Europa während des II. Weltkriegs. Zu diesem Zweck veranschaulicht eine große Qualität und Quantität an bislang meist unveröffentlichtem Fotomaterial das Leben dieses stolzen und mächtigen Kriegsschiffs.

Nach über 14 Jahren Recherche und Auswertung historischer Dokumente, wie z. B. Kriegstagebücher beteiligter Schiffseinheiten und Marinebehörden, konnten nahezu alle Fotos betreffend Ort und Aufnahmezeitpunkt exakt zugeordnet werden. Somit laufen die Bilder in chronologischer Reihenfolge wie in einem Zeitraffer, vom Stapellauf in Wilhelmshaven über die Ausrüstung bis hin zur Verlegung über den Kaiser-Wilhelm-Kanal in die Ostsee mit der Besichtigung Hitlers in Gotenhafen.

Ergänzt wurde der Inhalt mit technischen Detailinformationen, perspektivischen Zeichnungen, die den jeweiligen Ausrüstungsstand bzw. Tarnschema des Schiffs beinhalten, Pläne der Hafenanlagen von Wilhelmshaven und Gotenhafen sowie diverse Wegeskizzen. Desweiteren wurden die Aufnahmen der Gegenwart und Vergangenheit bezüglich der Aufenthaltsorte des Großkampfschiffs gegenübergestellt.

- Hardcover, Hochglanz, 21 x 30 cm
- 175 Seiten, seidenmatt, 150 gr. Papier
- über 300 bislang meist unveröffentlichte Fotos
- Perspektivische Darstellungen der Ausrüstungsstände und Tarnschemata des Schlachtschiffs
- Historische Karten der Hafenanlagen
- Verlegekarten und vieles mehr…

Bestellung sowie weitere Informationen unter **www.bismarck-tirpitz.com** oder direkt über Herrn Gehringer, **Tel: 0172 / 827 58 58**



Galeone BATAVIA von 1628 als Rekonstruktion

Neu auf alt getakelt

Auf einer holländischen Werft ist ein Frachtsegler der Niederländischen Ostindien-Kompanie neu entstanden. Die Rekonstruktion verlief so spannend wie die einzige Reise der BATAVIA vor gut 380 Jahren. Von Rainer Herzberg



SCHWERE SEE: Holländischer Ostindienfahrer im Südatlantik. Gemälde von Claus Bergen.
VG Bildkunst 2014, Sammlung JMH

Die holländische Galeone BATAVIA, ein sogenanntes Retourschiff der Vereinigten Ostindien Companie (VOC), wurde 1628 auf der Pepperwerft in Amsterdam gebaut. Im Oktober 1628 in Dienst gestellt, hat sie nur eine Reise überlebt. So brach die BATAVIA am 29. Oktober 1628 von Texel mit fünf weiteren VOC-Schiffen zu ihrer ersten Reise nach Batavia/Jakarta auf. Bei stürmischem Wetter verloren sich die Schiffe im Atlantik aus den Augen und die BATAVIA erreichte nach sechs Monaten das Kap der guten Hoffnung, um zu proviantieren und dann weiter nach Osten und Richtung Australien zu segeln. Acht Monate nach Indienststellung lief das Schiff mit 340 Seeleuten, Soldaten und Passagieren am 4. Juni 1629 vor der australischen Westküste auf ein Riff der Wallabi-Gruppe und sank. Bereits auf der Reise dorthin starben zehn Menschen an Bord, und weitere 20 Menschen überlebten diese Havarie nicht.

SCHMUCKSTÜCK: Die BATAVIA mit Zuschauerbrücke an ihrem Liegeplatz in Lelystad – freigegeben zur Besichtigung.
Foto: Archiv Batavia Werf

LETZTE ARBEITEN: Noch voll eingerüstet, ohne Rumpfanstrich, aber schon mit Masten und einem Teil der Takelage. Foto: Archiv Batavia Werf

Der Schipper Adriaen Jacobsz van Durgerdam hatte die Position falsch berechnet und lief auf ein Riff, das sehr wohl in seinen Navigationskarten eingezeichnet war, aber von ihm nicht als Gefahr erkannt wurde. Auch hatte der Ausguck keine Warnung an das Kampanjedeck abgegeben, weil er die Brandungswellen des Riffs für Wellenspiegelungen im Mondschein hielt. Hier begann nun eine Tragödie, die bis heute in der niederländischen und in der internationalen Seefahrthistorie nicht vergessen ist, denn alle Logbücher, Ladelisten und selbst die Besatzungsrolle sind vollständig erhalten und ermöglichen so tiefgreifende Einblicke in die damalige Schiffsführung und Reiseroute.

Dokumentierte Tragödie

Die Besatzung und die Passagiere, darunter viele Frauen und Kinder, konnten sich zwar auf eine kleine Insel retten, wurden aber durch Meuterer unter Anführung des Unterkaufmannes Jeronimus Cornelisz nach und nach ermordet und hingerichtet. Man wollte sich nach einer eventuellen Rettung in den Besitz des noch zum größten Teil vorhandenen Handelsgoldes bringen. Inzwischen segelte Schiffer Adriaen Jacobsz mit dem Oberkaufmann Francisco Pelsaert und einigen ausgesuchten Matrosen mit einem Beiboot 1000 Meilen nach Batavia, dem heutigen Jakarta, und kehrte mit einem Rettungsschiff einige Monate später auf die In-



GEWUSST WIE: Auf die richtige Form kommt es an. Zuschneiden eines gebogenen Eichenstammes zu einem Spant. Foto: Archiv Batavia Werf



TAKELWERKSTATT: Handgefertigte Blöcke und Schablonen in allen Größen liegen zur Verwendung bereit. Foto: Rainer Herzberg



MASSARBEIT: Einpassen und Verschraubung eines massiven Spantenstützblocks im mittleren Kielbereich. Foto: Archiv Batavia Werf

selgruppe zurück. 115 Männer, Frauen und Kinder waren getötet worden, der Rest flüchtete sich auf eine kleine Nebeninsel, von wo aus Adriaen Jacobsz gewarnt wurde und die Meuterer überwältigen und festnehmen konnte. Jeronimus Cornelisz und seine Kumpane wurden umgehend hingerichtet, die Sympathisanten landeten in Gefängnissen in Java. Allerdings wurde auch der Schiffer in Haft genommen. Ihm wurde vorgeworfen, durch mangelnde Disziplin an Bord und ewige Querelen mit dem Oberkaufmann, der den größten Teil der Reise unter Seekrankheit litt, zu der am Ende enorm aufgeheizten Stimmung mit beigetragen zu haben. Letztendlich wurde er aber von diesem Vorwurf freigesprochen, weil man nicht sicher klären konnte, ob nicht auch dem Oberkaufmann ein großer Teil der Schuld anzulasten wäre.

Allerdings blieb bei Adriaen Jacobsz allein der Vorwurf bestehen, er habe die wertvolle Ladung leichtfertig aufs Spiel gesetzt und müsse nun für den Verlust aufkommen. Da hierfür sein Privatvermögen aber keineswegs ausreichte, verlor sich seine Spur am Ende des Prozesses … er verschwand.

Das Kommando

Die Hierarchie an Bord war klar geregelt. Der „Commandeur" war der Oberkaufmann, der dem Schiffer gegenüber weisungs- und befehlsbefugt war. Er ist der alleinige Verantwortliche für die Ladung und den Verkauf der Güter, in Zusammenarbeit mit dem Unterkaufmann. Der eigentliche „Kapitän", im Holländischen „Schipper" (Skipper) genannt, war nur für die sichere Führung des Schiffes verantwortlich. Ziel und Route bestimmte allein der Oberkaufmann. Der Titel Kapitän war damals ein rein militärischer Dienstgrad und wurde auf Handelsschiffen nicht geführt. Zur weiteren Besatzung gehörten 40 Offiziere und Unteroffiziere, diverse Kadetten, 150 Seeleute, 100 Soldaten und 40 Passagiere. Segelmacher, Zimmerleute, Proviantmeister, Chirurg, Schneider, Seilmacher, Küfer, Schmied, Steinhauer, ein Trompeter und der Profoss waren die Spezialisten auf dem Schiff, wobei dem Profoss insofern besondere Bedeutung zukam, als er die Bestrafung der unbotmäßigen Besatzungsmitglieder vornehmen musste. Seine sehr persönliche Züchtigung vollführte er mit einem geteerten und gesalzenen Tau, welches er den Delinquenten mit erheblicher Kraft in die Kniekehlen und auf den Rücken schlug. Die Wirkung ist leicht vorstellbar. Ob sie nachhaltig war, muss im Nachhinein allerdings in Zweifel gezogen werden. Da die Besatzung und vor allem die Soldaten, die als Verstärkung der Basis Batavia bestimmt waren, überwiegend aus Verbrechern und Mördern bestanden, war ihnen, wenn überhaupt, wohl nur mit äußerster Härte beizukommen.



GEBALLTE LADUNG: Die Kanonen der Backbordbatterie im Zwischendeck („Koebrug") halten Korsaren und Piraten auf Abstand. Foto: Rainer Herzberg

Retourschiff

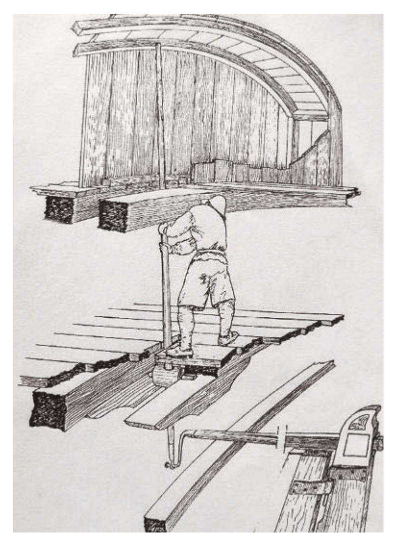
Die BATAVIA wurde nie als Passagierschiff konzipiert, sondern als sogenanntes Retourschiff in Auftrag gegeben. Die Pepperwerft baute solche Schiffe gewissermaßen in Serie und alle neun Monate ließ man ein neues Schiff zu Wasser. Konstruktionszeichnungen waren unbekannt, man baute nach dem sogenannten „Besteck", einer schriftlichen allgemeinen Baubeschreibung, die im Detail sehr genau war, aber genügend Spielraum



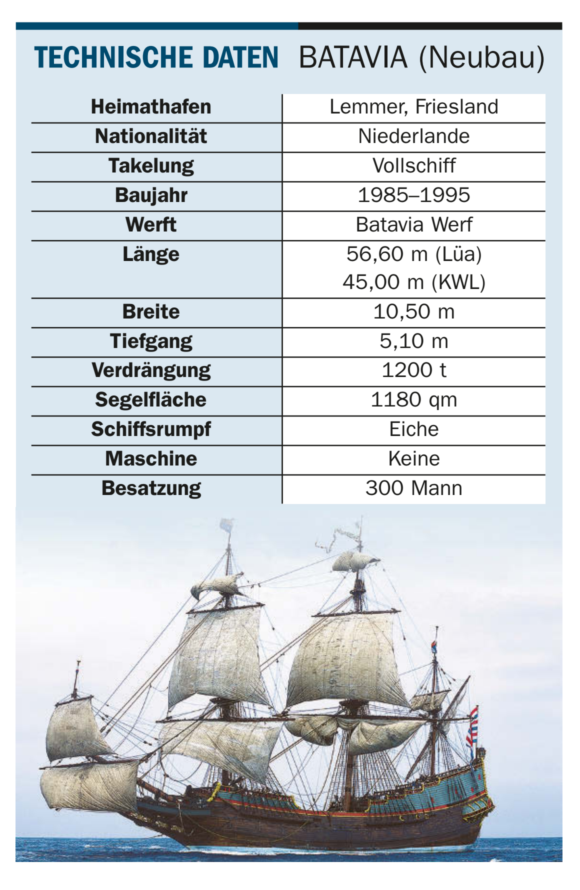
KUNSTVOLL: Heckspiegel der BATAVIA mit dem Wappen von Amsterdam und dem der VOC. Foto: Rainer Herzberg

DATEN Kanonen der BATAVIA

	Bohrung	Länge	Einzelgewicht
4 x 4 Pfünder	85 mm	2175 mm	630 kg
2 x 5 Pfünder	90 mm	2390 mm	600 kg
6 x 6 Pfünder	95 mm	2490 mm	820 kg
4 x 7 Pfünder	100 mm	2760 mm	1040 kg
4 x 9 Pfünder	110 mm	2783 mm	1160 kg
2 x 15 Pfünder	130 mm	2740 mm	1200 kg
2 x 17 Pfünder	130 mm	2150 mm	1030 kg



KOLDERSTOCK: Gesteuert wurde mit einer Stange, dem „Kolderstock", und mittels einer simplen Mechanik. Foto: Archiv Batavia Werf



TECHNISCHE DATEN BATAVIA (Neubau)

Heimathafen	Lemmer, Friesland
Nationalität	Niederlande
Takelung	Vollschiff
Baujahr	1985–1995
Werft	Batavia Werf
Länge	56,60 m (Lüa) 45,00 m (KWL)
Breite	10,50 m
Tiefgang	5,10 m
Verdrängung	1200 t
Segelfläche	1180 qm
Schiffsrumpf	Eiche
Maschine	Keine
Besatzung	300 Mann

VOLLENDET: Die BATAVIA unter vollen Segeln. Foto: Archiv Batavia Werf

für die Hand des Schiffbaumeisters zuließ. Als Maßeinheit galt der „Amsterdamer Fuß" gleich 28,3 Zentimeter. Als Vollschiff getakelt mit einer Segelfläche von maximal 1180 Quadratmetern und einer Zuladung von 300 Lasten, was in etwa 600 Tonnen entsprach, verdrängte der Dreimaster rund 1200 BRT und war bis zu neun Knoten schnell.

Nicht für Passagiere

Navigiert wurde mit dem Jakobsstab und der Logge, gesteuert mit dem „Kolderstock", einer langen Stange mit Direktübersetzung zum Ruder. Der Rudergänger stand ohne Sicht nach außen in einem geschlossenen Raum und erhielt die Steueranweisung von einem Offizier auf dem Kampanjedeck durch Zuruf. Kurs und Geschwindigkeit wurden mittels eines Pins jede halbe Stunde nach dem Glasen auf einer hölzernen Kompassrose abgesteckt und ins Logbuch eingetragen – Koppelnavigation auf die einfache Art.

Retourschiffe waren für die Passagen nach Ostindien bestimmt, um vornehmlich mit Gewürzen und Gütern aus Asien nach Holland zurückzukehren. Vor allem der Transport der Gewürze bedurfte äußerster Sorgfalt. So mussten zum Beispiel Pfeffer und Nelken strikt voneinander getrennt verstaut werden, weil sonst die Nelken am Ende der Reise verdorben waren. Auf der Hinreise transportierten die Schiffe der VOC gewöhnlich Steine für den Aufbau der Festungen, Waffen und Gold für den Ankauf von Waren und Landflächen. Etwa 20 Jahre blieben diese Schiffe im Dienst, um dann durch Neubauten ersetzt zu werden, die nach den neuesten Erkenntnissen im Frachthandel konstruiert wurden.

Für die Passagiere und Soldaten stand damit auf der Reise der BATAVIA nach Ostindien nur die sogenannte „Koebrug", ein Zwischendeck, das mit einer Gesamthöhe von 1,30 Metern ursprünglich als reiner Frachtraum konzipiert wurde, zur Verfügung. Hier vegetierten die 100 Soldaten und 40 Passagiere ohne irgendwelche Trennwände unter katastrophalen hygienischen Verhältnissen dahin. Durch Seekrankheit Erbrochenes mischte sich mit menschlichen Exkrementen und dem Gestank von ungewaschenen, schwitzenden Menschen. Wer konnte, benutzte die Geschützpforten oder wenigen Toilettenkästen, um sich zu erleichtern, aber für insgesamt 340 Menschen war das natürlich niemals ausreichend und Krankheiten breiteten sich schnell aus. Immerhin gab es drei, wenn auch vitaminarme Mahlzeiten am Tag, die in einer erstaunlich kleinen Kombüse zubereitet wurden. Bis auf den Ober- und Unterkaufmann sowie den Schiffer mussten sich auch die Offiziere eine Koje in den winzigen Kajuiten/Kammern auf der Kampanje und in Konstabelkajuit teilen. Man war damals schlicht der Auffassung, dass jeder Kubikmeter Frachtraum Geld bringt und jeder Kubikmeter Lebensraum der Besatzung Geld kostet.

Rekonstruktion

In den Niederlanden ist die Geschichte der BATAVIA bis heute lebendig geblieben, umso mehr, als es inzwischen wieder ein Schiff gleichen Namens gibt. Kein Replikat, da es ja genaue Pläne nicht gab, aber eine Rekonstruktion mit dem Anspruch, so dicht wie möglich an der Wirklichkeit zu sein. Schiff-

DIE KAMPANJE: Im obersten Deck des Hecks wohnten Kapitän, 1. Offizier und Navigator. Foto: Rainer Herzberg



SKIPPERS KAJUIT: Hier trafen sich Kapitän und Kaufleute zu den Mahlzeiten, zum Handeln und zur Kartenarbeit. Foto: Rainer Herzberg



KOEBURG: Aufenthaltsraum mit Pantry für 100 Soldaten und 40 Passagiere bei der Hinreise nach Batavia (Jakarta). Foto: Rainer Herzberg

STAPELLAUF: **Konzentrierte Spannung und letzte Handgriffe vor dem Stapellauf am 7. April 1995.**
Foto: Archiv Batavia Werf

baumeister Willem Vos war der Initiator dieses anspruchsvollen Projektes, und als er 1985 mit dem Bau des so berühmten VOC-Schiffes begann, hatte er bereits drei Jahre lang das Buch „De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst“ von Cornelius van Yk, dem holländischen Schiffbauer des 17. Jahrhunderts, studiert. Mithilfe archäologischer Forschungsergebnisse und den wenigen Informationen, die aufgrund der geringen Lebensdauer der BATAVIA überliefert sind, ergab sich ein immerhin reproduktionsfähiges Bild der Galeone. Mit diesem Grundwissen hat er nun präzise Pläne gezeichnet und die Maße umgerechnet. Danach galt es, einen Bauplatz zu suchen, der ihm schließlich in Lelystad, direkt am Markermeer, angeboten wurde.



INITIATOREN: **Prinz Bernhard der Niederlande und Willem Vos (rechts) diskutieren über Baupläne.** Foto: Archiv Batavia Werf

Geld, wo bist du?

Doch wie finanziert man ein solches Vorhaben? Die öffentliche Hand hatte abgelehnt, die Königin ihre Schatulle geschlossen gehalten, Sponsoren waren rar und ausreichendes Eigenkapital nicht vorhanden. Dennoch nahm das Projekt langsam Fahrt auf. Ein Holzhändler aus Harlingen kaufte Eichenholz in Dänemark, die Reederei Nedlloyd stellte der Stiftung BATAVIA 10 000 Gulden zinsfrei zur Verfügung und deckte damit zunächst die ersten Materialkosten. Immer mehr freiwillige Helfer fanden sich bei Willem Vos ein, die ohne Honorar mit großem Enthusiasmus an die Arbeit gingen.

KONTAKT UND INFOS

Batavia Werf
Oostvaardersdijk 01–09
8244 PA Lelystad, Holland
Tel. +31/320/26 14 09
www.bataviawerf.nl

Darunter waren auch viele Jugendliche ohne Berufsausbildung, die jetzt über die Zimmermannsschule von Willem Vos einen Beruf erlernen konnten. Ihm war daran gelegen, das Schiff möglichst nach den alten Techniken zu bauen, um so Erkenntnisse aus dem Schiffbau des 17. Jahrhunderts umzusetzen. Sein Wissen war von unschätzbarem Wert und sein durchsetzungsfähiges Naturell überhaupt die Voraussetzung dafür, dass dieses Werk gelingen konnte. Rund 1400 Menschen waren am Bau beteiligt, circa 1800 Kubikmeter Eichenholz wurden allein für den Rumpf verwendet und gut 200 Kubikmeter Fichte für Deck und Aufbauten.

Nach zehn Jahren Bauzeit war es vollbracht: Die neue BATAVIA lag in wiedererstandener Pracht im inzwischen zum Museum avancierten Werftgelände. Danach halfen über 80 000 Besucher pro Jahr durch ihre Eintrittsgelder, die Kosten in etwa abzudecken. Im Jahr 2000 dann der ganz große Auftritt der BATAVIA: Auf einem Spezialschiff wurde sie nach Australien zu den olympischen Spielen transportiert, um dann, vor der Küste von Sydney, erstmalig auch richtig auf hoher See zu segeln. Ein bis heute unvergessener Anblick: die Galeone BATAVIA unter Vollzeug in ihrem Element. ⚓

YAMATO: Größtes Schlachtschiff aller Zeiten

Superlative des

Die Panzerung: bis zu 65 Zentimeter dick; Geschütze: die größten, die es jemals an Bord eines Schiffes gab; Länge, Breite, Tiefgang: sprengen alles bisher Dagewesene. Wie konnte die YAMATO trotzdem vernichtet werden? Von Alexander Losert



Am 7. April 1945, um 14:23 Uhr, erschüttert eine gewaltige Explosion den Pazifik. In einer Wolke von Rauch und Trümmern versinkt die YAMATO im Meer und mit ihr sinnbildlich die Kaiserliche Marine Japans. Doch mit dem größten Schlachtschiff der Geschichte geht auch die Dominanz einer ganzen Waffengattung zu Ende.

Dabei hatte Japan in dieses Schiff alle seine Hoffnungen gesetzt, um über Jahre hinaus das Meer zu beherrschen. Begonnen hatten die Planungen für diesen Schiffsriesen schon weit vor dem Zweiten Weltkrieg. Allerdings in aller Heimlichkeit, da die Weltpolitik solch eine Waffe nicht duldete.

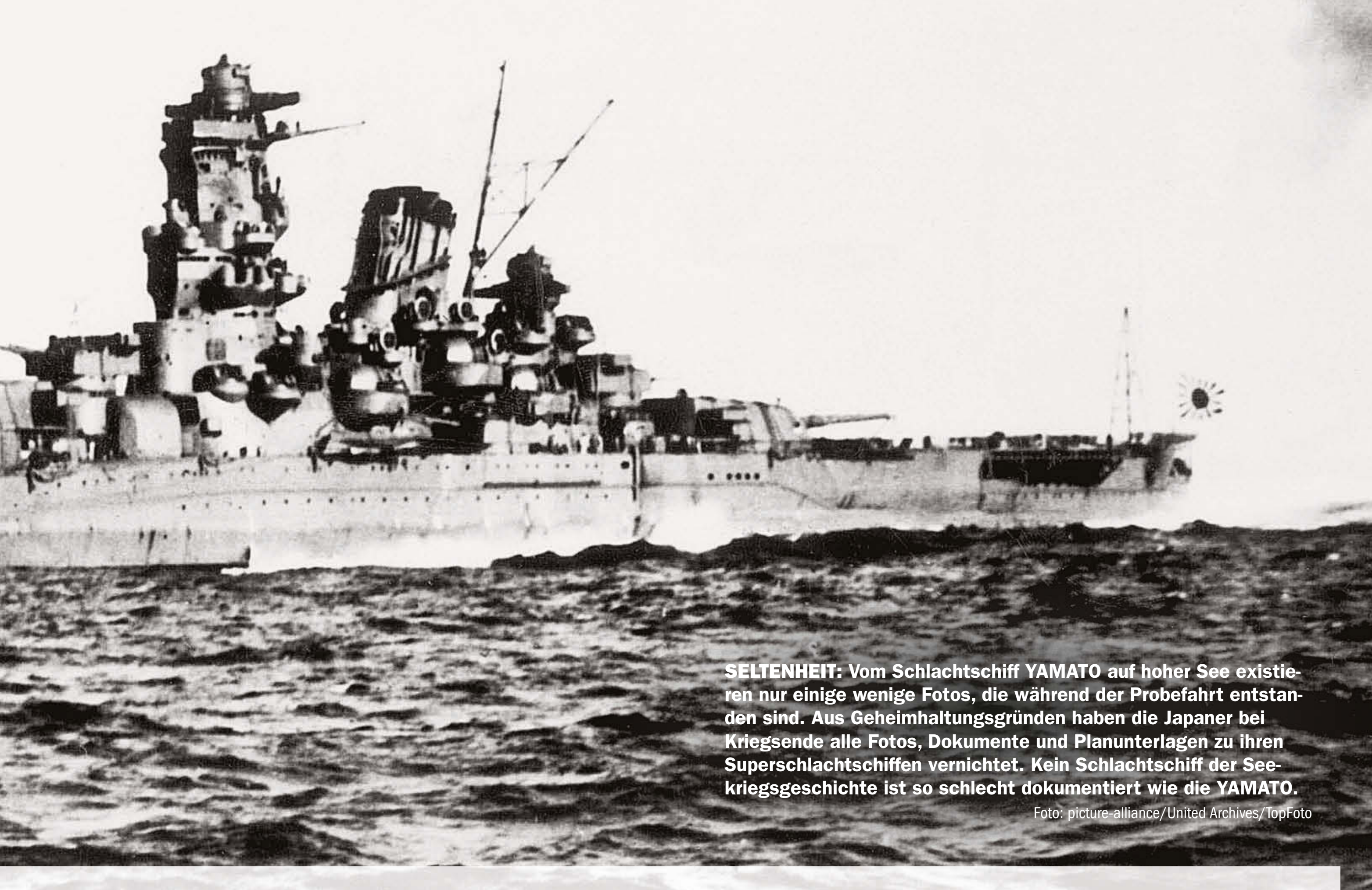
Nach dem Ersten Weltkrieg wollte man die verhängnisvolle „Aufrüstungsspirale“ – den Drang immer die besseren Waffen als der Gegner zu haben – durchbrechen, auch auf dem Meer. Deswegen sollte das Washingtoner Flottenabkommen von 1922 für begrenzte Flottengrößen sorgen – so zumindest die offizielle Sprachregelung.

Vielmehr verfolgte man das Ziel, Japan – das sich mehr und mehr zu einer überregionalen Großmacht entwickelte – Einhalt zu gebieten. Vor allem Großbritannien, geschwächt durch den Krieg in Europa, sah sich zunehmend vom Expansionsstreben Nippons bedroht. Der Vertrag billigte nun dem Land der aufgehenden Sonne neun Schlachtschiffe zu – Großbritannien und den USA dagegen je 15. Außerdem gab es nun Beschränkungen der Tonnage und des Geschützkalibers.

Heimliche Aufrüstung

Japan wurde so zum großen Verlierer abgestempelt, entschied sich jedoch früh, keinerlei Beschränkungen hinzunehmen. Die Folge war das „Großflottenbauprogramm“, dessen

Seekrieges



SELTENHEIT: Vom Schlachtschiff YAMATO auf hoher See existieren nur einige wenige Fotos, die während der Probefahrt entstanden sind. Aus Geheimhaltungsgründen haben die Japaner bei Kriegsende alle Fotos, Dokumente und Planunterlagen zu ihren Superschlachtschiffen vernichtet. Kein Schlachtschiff der Seekriegsgeschichte ist so schlecht dokumentiert wie die YAMATO.
Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

Kern aus Schlachtschiffen bestand, die in allen Belangen anderen Staaten überlegen sein sollten.

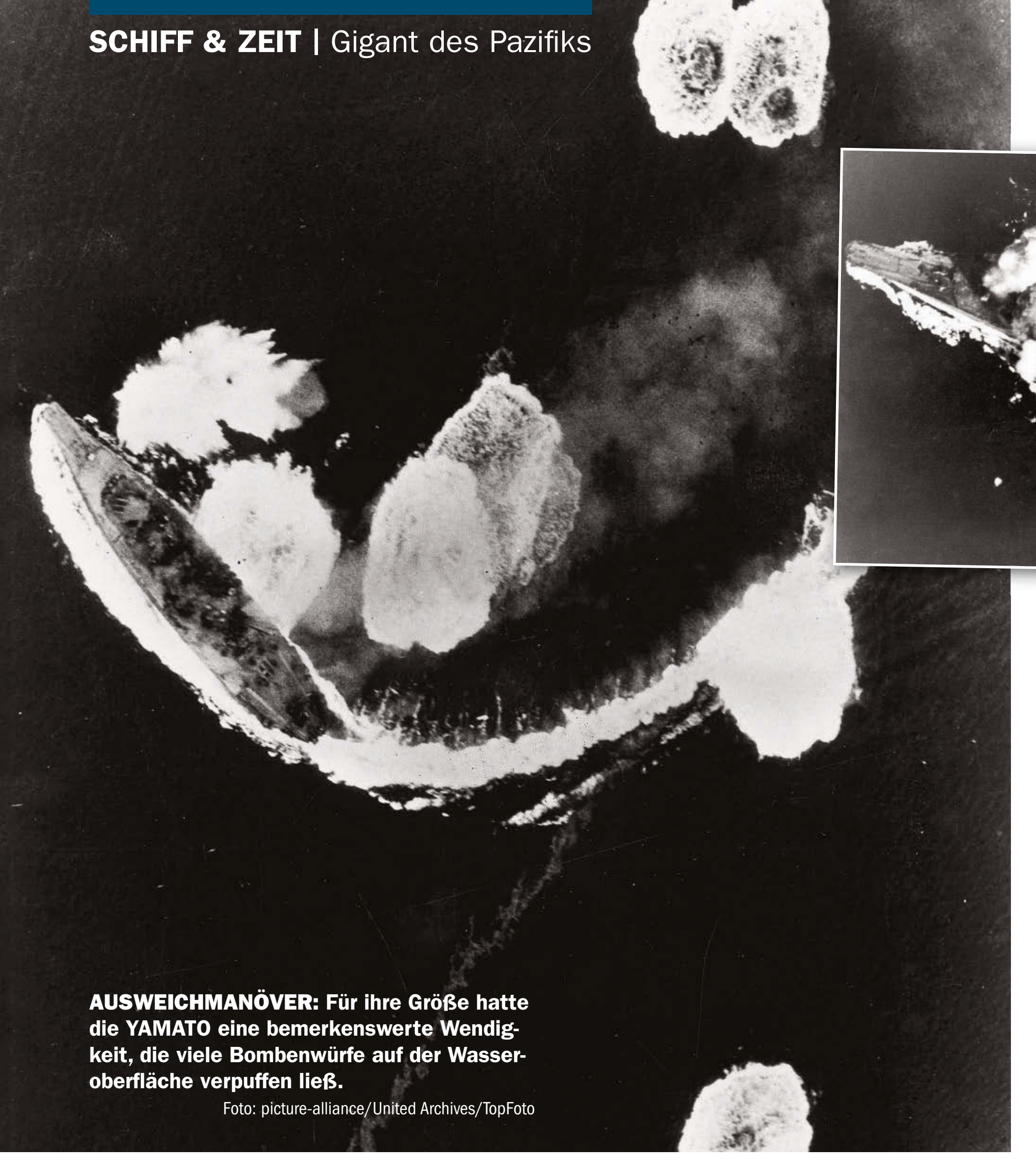
Im Jahr 1934 trat das Kaiserreich aus dem Völkerbund aus, begann mit Entwurfsarbeiten für die „Super-Schlachtschiffe" und kündigte 1936 einseitig den Washingtoner Flottenvertrag. Nach etlichen abgelehnten Vorentwürfen präsentierte das Konstruktionsteam unter Führung von Vizeadmiral Fukuda Keji 1937 den endgültigen Plan. Alles war an den neuen Schiffen gigantisch ausgelegt: 40 Meter breit, 263 Meter lang, Tiefgang zehn Meter und eine Mindestverdrängung von 65 000 ts. Die schwere Artillerie wies das Kaliber 46 Zentimeter auf – das größte, das je auf einem Schiff Verwendung fand (aus Tarnungsgründen „40,6-cm-Typ 94" genannt).

In Drillingstürmen (zwei vorne, einer achtern) konnten diese Geschütze ihre 1,46-t-Geschosse bis zu 44 Kilometer weit schießen. Auf diese Entfernung wäre aber wegen der Erdkrümmung nur indirektes Feuern möglich. Deshalb sollten Bordflugzeuge einen solchen Kampf aus der Luft leiten.

Gerade wegen dieser großen Kaliber musste auch das Deck dementsprechend gestaltet werden. Die Mittelartillerie und die Flak-Waffen erhielten massive Schutzschilde – der Luftdruck beim Abschuss der großen Kanonen hätte ansonsten die Bedienmannschaften sehr gefährdet. Aus diesem Grund gab es an Deck auch keine Verbindungs- oder Versorgungsboote – sie hätten der Druckbelastung nicht standhalten können.

Gigantismus

Aber nicht nur offensiv waren diese Schiffe einzigartig, sie waren auch äußerst gut geschützt. Das Panzerdeck war bis zu 230 Millimeter stark. Seitlich verfügte sie über 410 Millimeter (dies verringerte sich zum Bug



AUSWEICHMANÖVER: Für ihre Größe hatte die YAMATO eine bemerkenswerte Wendigkeit, die viele Bombenwürfe auf der Wasseroberfläche verpuffen ließ.
Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

TREFFER: Neben dem vorderen Drillingsturm auf der Back ist eine Bombe eingeschlagen.
Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

und Heck auf 75 Millimeter), die Drillingstürme hatten eine 650 Millimeter dicke Stirnpanzerung und auch den Schornstein und den Kommandoturm umgaben ein über 380 beziehungsweise 500 Millimeter starker Schutz.

Laut dem Flottenbauprogramm sollten fünf dieser Riesen gebaut werden. Wäre die Planung aufgegangen, hätten die Japaner einen entscheidenden Vorteil gehabt: Die USA wären gezwungen gewesen ähnliche Schiffe zu bauen, die aber nur an der Ostküste entstehen konnten. Zudem wären diese Einheiten zu groß für den Panama-Kanal gewesen, was eine rasche Verlegung schwierig und den Umweg über Südamerika erzwungen hätte.

Die ersten Schiffe entstehen

Doch auch die Japaner stellte ihr eigenes Vorhaben vor Probleme. Das Land besaß nicht genügend Werften, wo die „Super-Schlachtschiffe" gebaut werden konnten. Nur die Mitsubishi-Werft in Nagasaki verfügte über eine geeignete Helling. Wo sollten aber die anderen vier entstehen? In Kure vertiefte man schließlich die Sohle, um auch hier einen Giganten entstehen zu lassen: Es sollte die YAMATO sein, die ab dem 4. November 1937 auf Kiel lag. Es folgten am 29. März 1938 die MUSASHI und am 4. Mai 1940 die SHINANO. Die beiden anderen befanden sich noch im Planungsstadium (wegen des Kriegsverlaufes wurde die weitere Konstruktion eingestellt, da keine Ressourcen mehr vorhanden waren).

Der Bau verlief unter größter Geheimhaltung. Selbst die mit Nippon verbündeten Deutschen wussten nichts von diesen Schiffsriesen und sahen die YAMATO erstmals nach ihrem Stapellauf am 8. August 1940. Sobald das Schiff ausgerüstet war, trat es am 16. Dezember 1941 unter Kapitän Gihachi Takayanagi zur Flotte und galt nach Erprobung und Ausbildung offiziell ab dem 27. Mai 1942 als einsatzfähig. Gerade rechtzeitig für eine große Schlacht: Am Kampf um Midway nahm die YAMATO als Flaggschiff teil, blieb allerdings ohne Feindberührung. Der Ausgang dieses Gefechts war der Wendepunkt im Pazifikkrieg, da fast alle großen japanischen Flugzeugträger verloren gingen und die amerikanische Trägerwaffe hier ihre Überlegenheit demonstrierte. Dies führte unter anderem auch dazu, dass das „Super-Schlachtschiff" SHINANO nun als Flugzeugträger fertiggebaut werden sollte. Nichtsdestotrotz trat am 5. August der zweite Gigant, MUSASHI, seinen Dienst an. Unter Kapitän Arima bildete das Schiff gemeinsam mit YAMATO, NAGATO und MUTSU die 1. Schlachtschiff-Division, die auch bald zum Einsatz kam.

> **Der Bau der „Super-Schlachtschiffe" ist so geheim, dass nicht einmal die deutschen Verbündeten davon erfahren**

Amerikanische Offensive

Nach der Schlacht von Midway gingen die Amerikaner in die Offensive und begannen ab dem 7. August 1942 mit der Landung auf Guadalcanal und den Salomonen. Drei Tage später berief Admiral Isoroku Yamamoto ein Treffen ein, dessen Ergebnis die Entsendung der YAMATO mit einem Geleitträger und drei Zerstörern nach Truk war.

Sie erreichte ihr Ziel, blieb aber bis in den Mai 1943 (!) untätig im Hafen liegen – trotz der ersten (13./14. November) und zweiten (15. November) Seeschlacht von Guadalcanal. Am 11. Februar übertrug Yamamoto die Flagge der Flotte auf die MUSASHI (seit

Kommen Sie an Bord!

... und sichern Sie sich ein ganzes Paket an Vorteilen:



- ✓ SCHIFF CLASSIC kommt alle drei Monate pünktlich zu Ihnen nach Hause, sogar 2 Tage, bevor es am Kiosk liegt*.
- ✓ Sie sparen 10 % gegenüber dem Einzelheft-Preis.
- ✓ Sie erhalten als Begrüßungsgeschenk das Buch »Die Kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg«.

Lesen Sie SCHIFF CLASSIC regelmäßig und holen Sie sich...

Ihr Geschenk:

Buch »Die kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg«

Euphorisch zogen die deutschen Offiziere und Matrosen in den Ersten Weltkrieg. Eine Rückschau – hundert Jahre nach Kriegsbeginn.



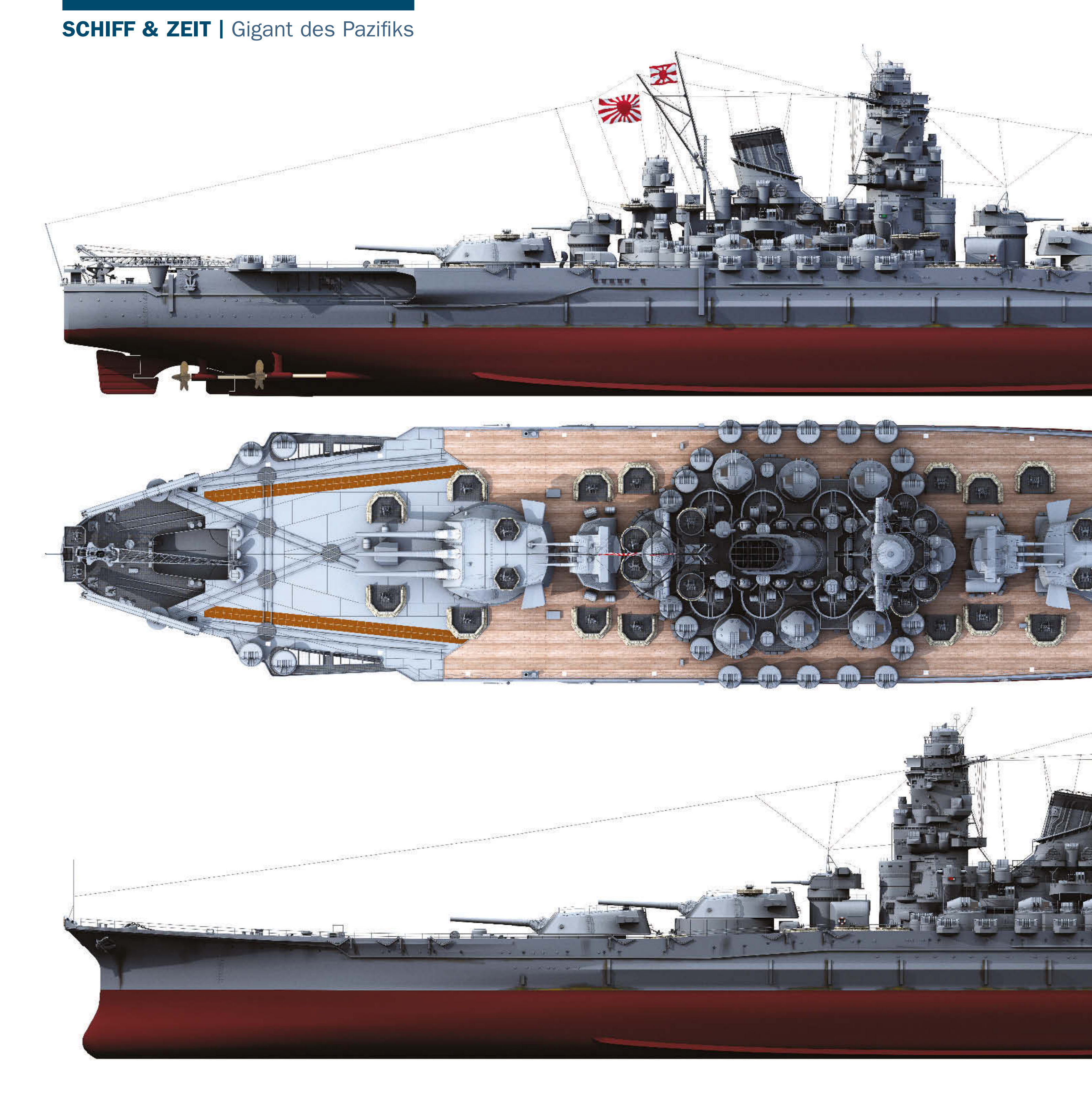
GRATIS!

Ups, Karte schon weg? Dann gleich unter Tel.: 0180 532 1617**

oder unter www.schiff-classic.de/abo bestellen!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

* nur im Inland ** 14 Ct/Min.



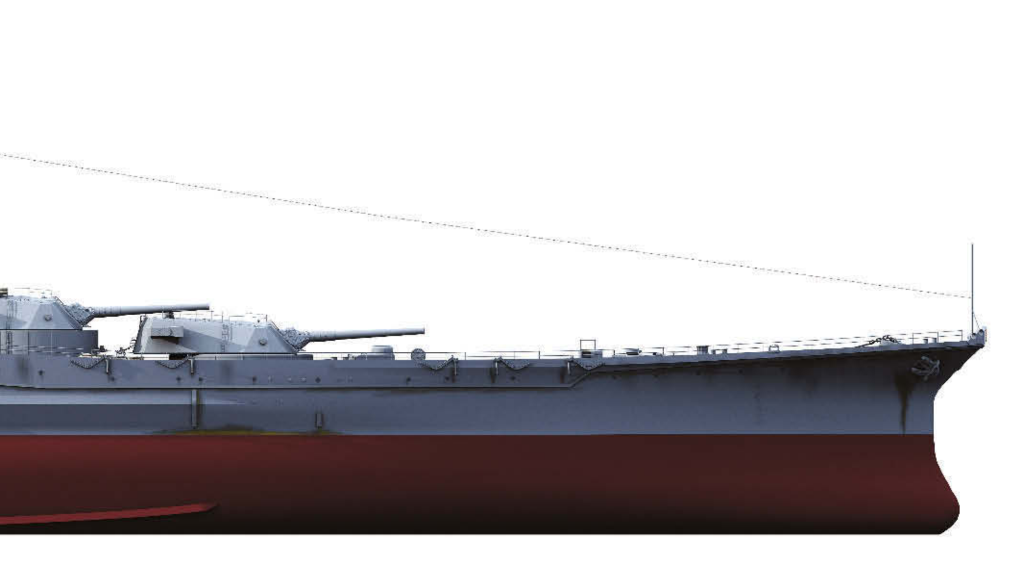
dem 22. Januar 1943 in Truk), während sich die YAMATO am 8. Mai auf den Weg nach Kure machte. Inspektion, Reparaturen, Einbau neuer Ausrüstung (zum Beispiel neues Radar, neue 25-mm-Flak et cetera) waren der Anlass zu dieser Verlegung.

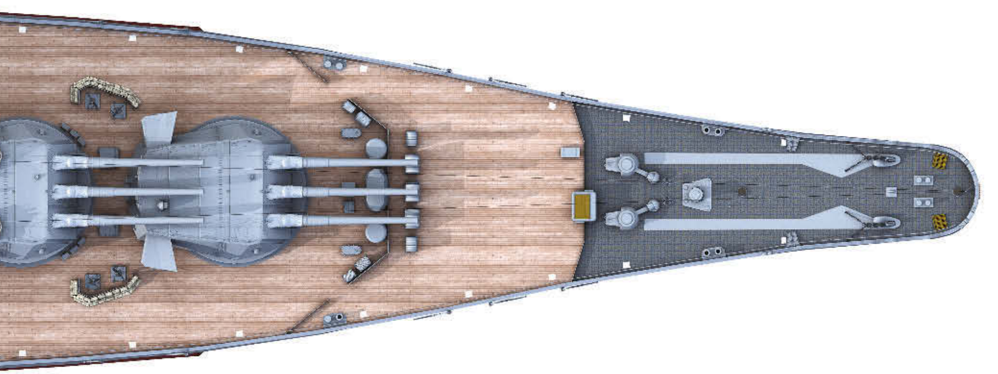
Am 16. August machte sich die YAMATO gemeinsam mit anderen Einheiten wieder auf den Weg nach Truk. Am 7. September übernahm der spätere Konteradmiral Ono Takeji das Kommando auf dem „Super-Schlachtschiff" und führte es auch bei den Aktionen gegen die amerikanische Trägerkampfgruppe TF-50 – allerdings ohne Erfolg. Die weiteren Monate verliefen ähnlich, bis die YAMATO in Yokosuka Material und Truppen für Truk übernahm und sich auf den Rückweg machte.

Ein erster Treffer

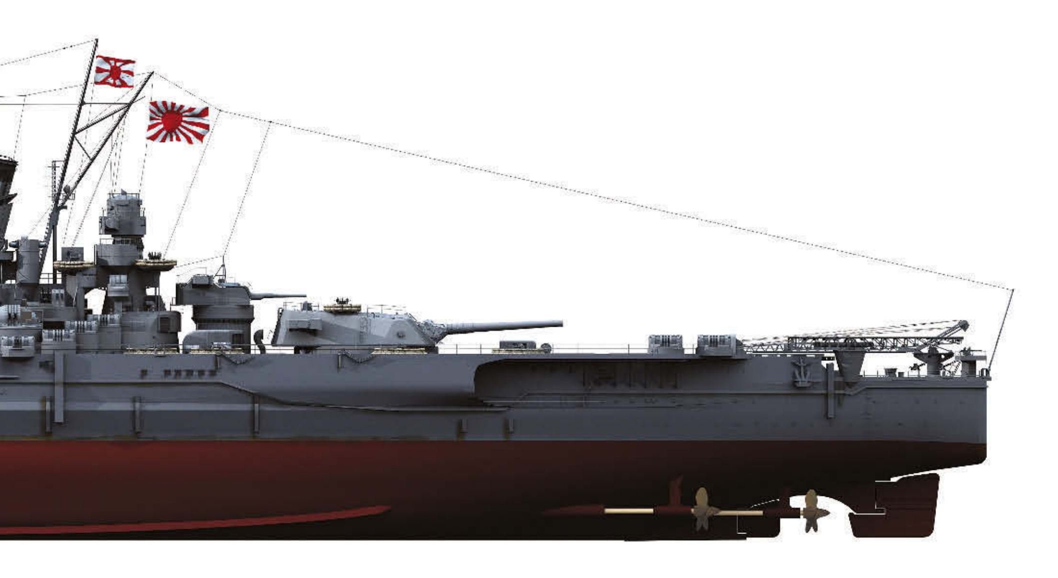
Das amerikanische U-Boot SKATE sichtete am 25. Dezember 1943 den Schiffsriesen etwa 180 Seemeilen nordöstlich von Truk, griff an und erzielte einen Treffer. Das Schlachtschiff nahm etwa 3000 Tonnen Wasser auf, hinzu kamen noch einmal 2000 Tonnen durch Gegenfluten. Ein abgefangener Funkspruch der Japaner schilderte den Schaden wie folgt: Ein Loch in der Außenhaut von etwa elf Meter Durchmesser über der Bilge und 5,5 Meter unterhalb der Oberkante des Torpedowulstes. Hinzu kamen noch Verbindungsrisse in der Seitenpanzerung. Dennoch erreichte die YAMATO noch am gleichen Tag ihr Ziel, wo das Werkstattschiff AKASHI mit ersten Reparaturen begann.

Am 11. Januar 1944 lief die YAMATO mit drei Begleitzerstörern wieder Richtung Kure aus. Dort verblieb sie bis 3. Februar im Tro-





AKTUELL: **Diese Zeichnungen entstanden nach Luftaufnahmen, die den letzten Kampf der YAMATO zeigen – und kürzlich in den United Archives in Washington entdeckt wurden. So lässt sich rekonstruieren, dass das Schlachtschiff ohne Flugzeugkran auf dem Heck und mit verstärkter Flakbewaffnung in das letzte Gefecht fuhr.**
Grafik: Thomas Schmid/www.3dhistory.de




ckendock 4, um die Torpedoschäden zu beheben und Bewaffnung und Ausrüstung zu ergänzen beziehungsweise auszutauschen, wie beispielsweise sechs 127-mm-Zwillingstürme (im Austausch gegen zwei 155-mm-Drillingstürme) oder Radarwarngeräte, See- und Flugzielradar und 26 Einzellafetten vom Kaliber 25 Millimeter.

Am 11. April unternahm die YAMATO eine Probefahrt und erreichte, nachdem sie wieder voll einsatzfähig war, am 28. April Manila. Später lag sie gemeinsam mit der MUSASHI bei der Insel Tawitawi vor Anker und absolvierte mit dem Schwesterschiff gemeinsame Übungen.
Die nächsten Monate verliefen, wenn man den Krieg außen vor lässt, für beide Besatzungen routiniert. Erst im Oktober 1944 ereignete sich wieder eine große Schlacht – im Golf von Leyte.

Gigant mit Schlagseite

Am 18. Oktober erhielten die beiden Großkampfschiffe eine schwarze Decktarnung, um den nächtlichen Durchbruch durch die San-Bernadino-Meerenge im Südosten der philippinischen Insel Luzon zu wagen. Dann, am 22. Oktober, eröffneten die Japaner den Kampf. Die Operation trug den Namen „Sho-i-go“ (deutsch: Sieg).

Am 24. Oktober muss die YAMATO an Backbord zwei Bombentreffer durch amerikanische Sturzkampfflugzeuge vom Typ „Helldiver“ einstecken. Weitere Treffer folgten, die zu fünf Grad Schlagseite des Schiffes führten. Aber es blieb schwimmfähig.

Anders erging es der MUSASHI. Nach insgesamt 19 Torpedo- und 17 Bombentreffern und 18 Nahdetonierern ging sie um



DAS ENDE: Ein riesiger Rauchpilz markiert die Stelle, an der die YAMATO durch die Sprengstoffentzündung in einer Munitionskammer in zwei Stücke zerrissen wird. In dem Augenblick sterben über 3000 Mann der Besatzung.
Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

19:36 Uhr unter – und damit war die YAMATO das letzte verbliebene „Super-Schlachtschiff" der Kaiserlichen Marine. Leyte hatte die Anfälligkeit von Schlachtschiffen gegenüber Flugzeugen offenbart, die wie Hornissen über die großen und schwerfälligen Einheiten herfielen.

Am 23. November läuft die YAMATO wieder in Kure ein und zwei Tage später beginnen die erneuten Reparatur- und Modernisierungsmaßnahmen. Währenddessen übernimmt Kapitän Aruga Kosaku das Kommando über das Schiff.

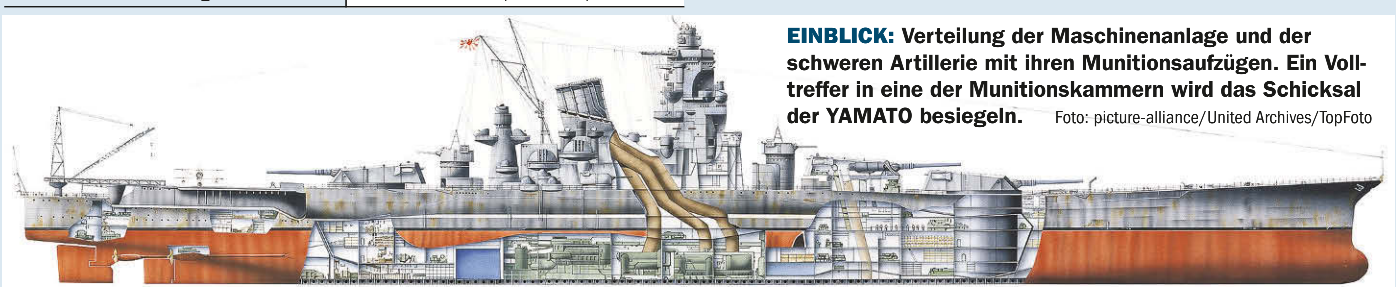
Japan rückt näher

Die Amerikaner, auf der Siegerstraße und immer näher an das Mutterland heranrückend, wollten die feindliche Flotte nun endgültig ausschalten und starteten Luftangriffe auf deren Liegeplätze, auch auf den der YAMATO. Damit sollte ihr Eingreifen bei der Landung auf Okinawa verhindert werden, schließlich verfügte sie immer noch über die größten Schiffsgeschütze der Welt und konnte starke Kräfte binden.

Doch abgesehen von einem Bombentreffer auf der Brücke blieb sie unversehrt, lief in

TECHNISCHE DATEN YAMATO

Klasse	Yamato-Klasse
Schiffstyp	Schlachtschiff
Bauwerft	Marinewerft in Kure
Stapellauf	8. August 1940
Indienststellung	16. Dezember 1941
Besatzung	3323 Mann bei der Versenkung
Abmessungen	
Gesamtlänge	263 m
Breite	38,7 m
Tiefgang max.	11 m
Konstruktionsverdrängung	67 123 t
Einsatzverdrängung	71 659 t
Maschine	
Art	12 Dampfkessel auf 4 Kampon-Turbinensätze
Leistung	150 000 PS oder 110 294 kW auf 4 Schrauben
Geschwindigkeit	27 kn (maximal)
Brennstoff	6300 t Öl
Reichweite	7200 sm bei 27 kn
Bewaffnung im April 1945	
Schwere Artillerie	9 x 46 cm L/45
Mittlere Artillerie	6 x 15,5 cm L/60
Flak Artillerie	24 x 12,7 cm L/40
Leichte Flak	152 x 25 mm L/60
Panzerung	
Gürtelpanzer	410 mm
Zitadellenpanzer	75 bis 340 mm
Schiffshaut	20 mm
Panzerdeck	200 bis 230 mm
Geschützturm schwere Artillerie	
Front	650 mm
Decke	270 mm
Seiten	440 mm
Rücken	190 mm



EINBLICK: Verteilung der Maschinenanlage und der schweren Artillerie mit ihren Munitionsaufzügen. Ein Volltreffer in eine der Munitionskammern wird das Schicksal der YAMATO besiegeln. Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

der Mitajiri-Bucht ein und wartete dort auf weitere Befehle. Diese trafen wenige Tage später ein und die Operation „Ten-Ichi-Go" („Himmel Nummer eins") begann.

Am 1. April waren US-Soldaten auf der Insel Okinawa gelandet und das Kaiserliche Hauptquartier beschloss daraufhin, alle verfügbaren Soldaten, Flugzeuge und Schiffe zur Bekämpfung dieser Invasion zu entsenden – auch den letzten verbliebenen Schiffsgiganten. Allerdings war der Ausgang dieser Operation von vornherein klar. Sie musste mit einer Niederlage enden. Zu groß war die Überlegenheit des Feindes und das Ende des Krieges nur noch eine Frage der Zeit.

Trotzdem übernahm die YAMATO am 6. April 3400 Tonnen Öl (dies reichte lediglich bis nach Okinawa, aber nicht mehr zurück!) und am 7. April stach die „Sonderangriffsgruppe" unter Vizeadmiral Seiichi Ito in See. Es war das letzte Aufgebot: Neben der YAMATO fuhren noch der leichte Kreuzer YAHAGI und die Zerstörer ISOKAZE, HAMAKAZE, YUKIKAZE, KASUMI, HATSUSHIMO, ASASHIMO, FUYUZUKI und SUZUTSUKI nach Süden. Ihr Auftrag lautete: die feindliche Flotte anzugreifen, wenn möglich zu vernichten und die YAMATO vor der Insel auf Grund zu setzen, um die Geschütze direkt einsetzen zu können.

Der letzte Kampf

Doch der Vormarsch der Kampfgruppe blieb nicht unentdeckt. Bereits am Morgen erspähte eine amerikanische F6F „Hellcat" des Trägers USS ESSEX den Verband. Um 12:20 Uhr erhielt Vizeadmiral Ito die Meldung, dass sich feindliche Flugzeuge nähern würden. Das Unglück nahm seinen Lauf.

FILM ZUM THEMA YAMATO – The Last Battle

Die Thematik des japanischen Films aus dem Jahr 2005 dreht sich um das Leben auf dem Schlachtschiff während des Krieges und gipfelt in der letzten Schlacht der YAMATO. Mit einem Einspielergebnis von circa 40 Millionen Euro war er bis dato der erfolgreichste Film im Land der aufgehenden Sonne. Für die Dreharbeiten ließen die Produzenten die vordere Hälfte des Überwasserschiffes in 1:1 nachbauen, wobei es aber einige kleine Unterschiede zum Original gibt (beispielsweise eine Treppe am Brückenturm, die nicht existierte). Der Film gewann zudem sechs Preise und ist auch in Deutschland (Altersfreigabe FSK 18) zu bekommen, wobei die Synchronisation stellenweise stark kritisiert wird, da sie die Emotionen der Protagonisten nicht richtig wiedergibt.



FILMKULISSE: **Eigens für den Spielfilm „YAMATO, das letzte Gefecht" wurde ein Teil des Schlachtschiffes 1:1 nachgebaut.**
Fotos (2): picture-alliance/dpa/dpaweb



DRAMATISCH: **Der erfolgreichste japanische Film der letzten Jahre enthält viele schockierende Szenen. In Deutschland ist er deshalb erst ab 18 Jahren zugelassen.**

Die Amerikaner konzentrierten sich in der Folge auf den vorderen Backbordbereich, wo ein „Aal" einen schweren Schaden verursacht hatte, sodass das Schiff mit sieben Grad Schlagseite dorthin überkrängte. Um 14:12 Uhr waren schon zwölf Grad erreicht, auch die Geschwindigkeit hatte sich auf zwölf Knoten verringert und alle Kessel- und Maschinenräume waren überflutet.

Um 14:17 Uhr schlug ein weiterer Torpedo in den YAMATO-Leib und um 14:23 Uhr explodierte das Munitionsmagazin Nr. 1. Augenzeugenberichten zufolge soll die Rauchwolke noch in über 100 Meilen Entfernung zu sehen gewesen sein.

Die YAMATO wird von Flugzeugen angegriffen und schwer getroffen – doch ihre Geschütze feuern unbeirrt weiter

280 Flugzeuge bildeten die erste Welle, die sich um 12:32 Uhr auf die Schiffe warf. Zwei Minuten später eröffnete die YAMATO das Feuer aus allen Rohren. Zwei Bombentreffer musste sie um 12:41 Uhr hinnehmen, um 12:45 Uhr fing sie sich einen Torpedo ein.

Bei weiteren Angriffen bis 13:45 Uhr musste das waidwunde Schiff noch einiges einstecken – dennoch feuerten seine Geschütze unbeirrt weiter. Aber der Masse an anfliegenden Maschinen war das „Super-Schlachtschiff" auf Dauer nicht gewachsen. Auch konnte die Kaiserliche Luftwaffe nicht mehr in diesen Kampf eingreifen. Sie hatte einfach nicht mehr genug Flugzeuge dafür.

Das letzte japanische „Super-Schlachtschiff", das größte, das jemals die Weltmeere befuhr, versank auf Position 30°54 N, 128°05 O in den Fluten (südwestlich der Kyushiu-Inseln gelegen) und nahm 2498 Mann mit in die Tiefe. Lediglich 269 Menschen konnten gerettet werden.

Auch der Rest der Kampfgruppe litt schwer: die YAHAGI, HAMAKAZE, ISOKAZE, ASASHIMO und KASUMI gingen ebenfalls verloren – zusammen mit 1187 weiteren Besatzungsmitgliedern, die die „Operation Ten-Ichi-Go" mit dem Leben bezahlen mussten. Die Verluste der Amerikaner waren dagegen gering: zehn Flugzeuge und zwölf Mann.

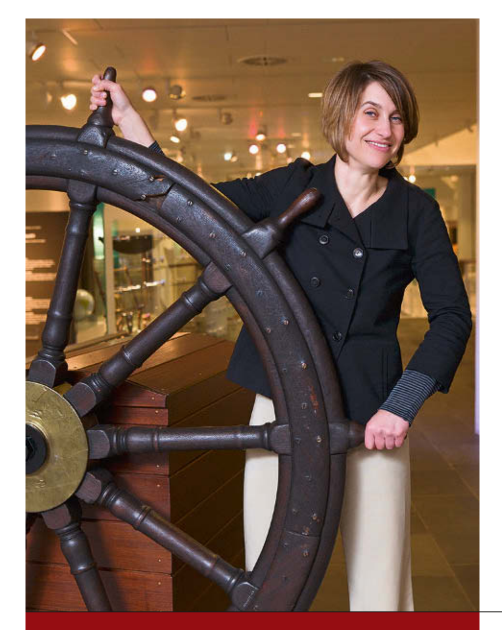
An diesem 7. April 1945 hatte die japanische Marine faktisch aufgehört zu existieren. Keines der „Super-Schlachtschiffe" konnte die Erwartungen erfüllen, wobei das dritte, die SHINANO, noch als größter fertiggestellter Flugzeugträger des Zweiten Weltkriegs in die Geschichte einging.

Das Ende der SHINANO

Aber bereits am 29. November 1944 um 3:09 Uhr feuerte das amerikanische U-Boot ARCHERFISH einen Viererfächer ab und traf den Riesen noch vor seinem ersten Einsatz. Um 10:57 Uhr versank er mit über 1000 Menschen an Bord.

Der Pazifikkrieg hatte eine Erkenntnis offenbart: die Zeit der Schlachtschiffe war vorbei. Der Flugzeugträger hatte sich als das bessere Waffensystem erwiesen, dem die schwerfälligen Riesen – trotz ihrer großen Kanonen und der dicken Panzerung – nichts entgegenzusetzen hatten.

Dabei ist der YAMATO ein Platz in der Geschichte sicher, denn „das Land der Väter" (so die Übersetzung des Namens) bleibt vor allem wegen ihrer technischen Eckdaten und wegen ihrer letzten Fahrt im Gedächtnis. Dass der Mythos weiterlebt, beweist nicht zuletzt der Film „YAMATO – The last battle" (siehe Kasten), der zu den erfolgreichsten in Japan zählt. Und auch der Zuschauermagnet, der sich im Museum in Kure befindet: ein Modell des Schiffs im Maßstab 1:10. ⚓



Das Steuerrad eines Großseglers ist das Lieblings-Exponat von Sunhild Kleingärtner, die als geschäftsführende Direktorin das DSM in Bremerhaven führt. Ihre Begründung: „Weil ich mich freue, dass das Deutsche Schiffahrtsmuseum Kurs auf unsere neue Zukunft nimmt.“ Foto: Ahnert/DSM

Die Zukunft des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Ein Aufbruch zu neuen Ufern

Erst anderthalb Jahre im Amt muss die Direktorin des Deutschen Schiffahrtsmuseums ihr Haus durch unruhige See steuern. Museumsmüde Besucher wollen wachgerüttelt, und Sparfüchse an den Geldtöpfen überzeugt werden.

von Harald Focke

Seit April 2013 steht Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner als Geschäftsführende Direktorin an der Spitze des Deutschen Schiffahrtsmuseums (DSM) in Bremerhaven. Zuvor hat sie ein Projekt zur Siedlungs- und Kulturgeschichte des Wattenmeers am Niedersächsischen Institut für historische Küstenforschung in Wilhelmshaven geleitet. Kleingärtner hat an der Universität Kiel Ur- und Frühgeschichte studiert und wurde dort 2004 promoviert. Sie habilitierte sich 2012 mit einer Arbeit über die Urbanisierung an der Ostsee im frühen Mittelalter. An der Universität Bremen lehrt sie Schifffahrtsgeschichte und Maritime Archäologie. Harald Focke fragte sie nach ihren Plänen am DSM.

Sie führen das DSM energisch zu neuen Ufern. Wie stark ist der Bruch mit den Traditionen des Hauses?

Auf dem Bisherigen aufbauend möchte ich Neues entwickeln und junge Forscher an unser Haus binden, Historiker ebenso wie Sozial- und Kulturwissenschaftler, die neue Fragen stellen. Stärker als bisher möchte ich mit anderen Institutionen wie dem Alfred-Wegener-Institut für Polarforschung in Bremerhaven und der Universität Bremen kooperieren. Mein Ziel in der Ausstellung ist es, ein Thema wie etwa ‚Reisen‘ nicht mehr genetisch-chronologisch aufzubereiten, sondern als vielfältigen Längs- oder Querschnitt.

Sie haben bereits eine bewegte Zeit in Bremerhaven hinter sich. Die Leibniz-Gemeinschaft hat im Frühjahr geprüft, ob die Leistungen des DSM es rechtfertigen, es auch künftig mit Bundesmitteln zu finanzieren. Was war dabei so schwierig?

Für eine gründliche Einarbeitung blieb mir keine Zeit. Mit hohem Tempo musste ich die Konzepte für eine Neuausrichtung des DSM entwerfen und wesentliche Teile beispielhaft umsetzen. Das gilt für die Strukturen und die Kommunikation, ist aber auch bereits für unsere Besucher an den ‚Ausstellungssatelliten‘ erkennbar. Wir zeigen zum Beispiel das KdF-Passagierschiff WILHELM GUSTLOFF nicht mehr für sich allein in der Vitrine, sondern verknüpft mit weiteren Objekten wie Plakaten, Fotos und Ausrüstungsgegenständen sowie orientierenden Erläuterungen im historischen Kontext. So bekommen unsere Besucher bessere inhaltliche und emotionale Zugänge. Dieses Konzept braucht Platz; die Zahl der Exponate wird sinken, wenn wir die Ausstellung umbauen.

Wodurch glauben Sie, die Leibniz-Experten überzeugt zu haben?

Durch die zahlreichen Signale eines umfassenden Aufbruchs im DSM, durch das multiperspektivische Herangehen an die Themen in Forschung und Ausstellung und die breit angelegte Nachwuchsförderung.

Was wäre, wenn es nicht klappt und das Geld vom Bund nicht fließt?

Das darf nicht passieren. Aufgrund fehlender Förderung liefen wir Gefahr, unseren wichtigen überregionalen Charakter zu verlieren. Unsere Forschung wäre gefährdet.

Das DSM nennt sich Leibniz-Institut für deutsche Schifffahrtsgeschichte. Sie selbst sind keine Schifffahrtshistorikerin, sondern Forschungstaucherin und Expertin für Feuchtboden- und Unterwasserarchäologie sowie frühgeschichtliche Archäologie. Welche Rolle wird Schifffahrtsgeschichte künftig am DSM spielen?

Ganz sicher eine ganz wichtige. Soziale Dimensionen werden allerdings in den Vordergrund rücken, ebenso die Folgen technischer Entwicklungen für Menschen und Umwelt. Viele maritime Themen bieten sich zur Bearbeitung unter neuen Leitfragen an. Moderne Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte braucht einen ganzheitlichen Ansatz, der vom Aktualitätsbezug ausgeht, die Infrastruktur beispielsweise von Werften und Reedereien

Ein neues Besucher-Konzept braucht auch die Oldtimer-Flotte des DSM. Zu ihr gehören unter anderem das Feuerschiff ELBE 3, der Bergungs- und Hochseeschlepper SEEFALKE, der Walfangdampfer RAU IX und der Wassertrecker STIER. Foto: Harald Focke

in den Blick nimmt und zusätzlich das Erinnerungswissen von Zeitzeugen nutzt.

Welche Bedeutung kommt künftig der Marine im DSM zu? In der bisherigen Ausstellung ist sie stark vertreten, in der Forschung schon lange nicht mehr.

Wir werden die Abteilungsgrenzen aufbrechen; eine spezielle Marineabteilung wird es nicht mehr geben. Wir haben bemerkenswerte Exponate, die wir weiterhin zeigen wollen, allerdings ebenfalls in einem multiperspektivischen Zusammenhang. Marineforschung kann ich mir als ein Thema des Spezialschiffbaus vorstellen, es wird aber sicher kein Schwerpunkt bei uns. Dafür gibt es das Deutsche Marinemuseum in Wilhelmshaven.

Würde ich Ihre gegenwärtige Ausstellung in drei Jahren noch wiedererkennen?

Das hoffe ich nicht; einzelnen Objekten werden Sie allerdings erneut begegnen.

Welche Ziele haben Sie für die neue Ausstellung?

Aus mehreren Perspektiven wollen wir begründen, warum wir gerade dieses Objekt zeigen und dabei auch seine Bedeutung in der Geschichte erläutern. Wir wollen Probleme und Prozesse ausleuchten und so weit entfernte Vergangenheit auch für junge Menschen interessant und verständlich machen.





„Ausstellungssatellit" des „Kraft durch Freude"-Schiffes WILHELM GUSTLOFF mit vielfältigem Hintergrundmaterial. Foto: Harald Focke

Welche Perspektiven sehen Sie für die Museumsflotte im Alten Hafen?

Ihr Unterhalt ist teuer, ohne regelmäßige Pflege ist sie dem Verfall preisgegeben. Auch für sie brauchen wir ein neues Konzept, um sie attraktiver zu machen. Es muss an Bord viel lebendiger zugehen. Ehemalige Besatzungsmitglieder könnten live oder per Film von ihrer Arbeit erzählen, ihre Sorgen und Ängste mitteilen. Ich kann mir Apps vorstellen, die ein Audioerlebnis per Smartphone inszenieren und die Fantasie der Besucher anregen. Wir werden uns einiges einfallen lassen.

Welche Chancen sehen Sie für die Renovierung des DSM?

Bis zum Jahresende planen wir noch; 2016 geht es dann los mit der Sanierung des Scharoun-Baus. Wir brauchen dringend eine neue Werkstatt; sie wird auf dem provisorischen Parkplatz neben dem Bangert-Bau entstehen. Als erstes wird 2015 die Deichbrücke erneuert. Sie schafft einen Zugang von der Weser zum Altbau und Außenplätze für unser Café. Auf ihr wollen wir auch unsere Sanierungsmaßnahmen kommunizieren.

Vielen Dank für das Gespräch!

1942: Von Kiel ins rumänische Constantza

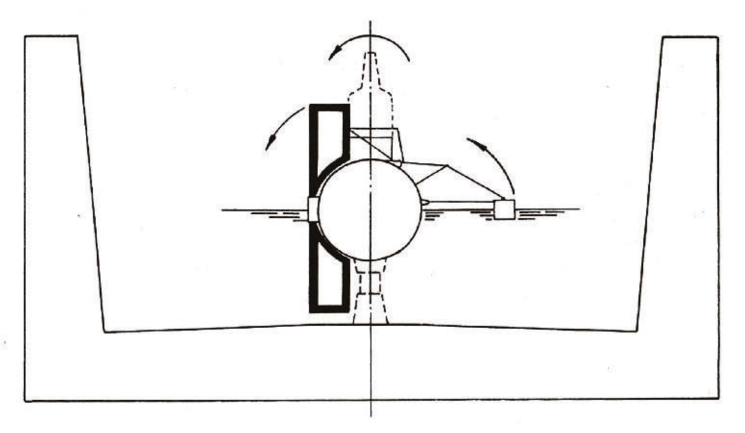
U-Boote auf der Autobahn

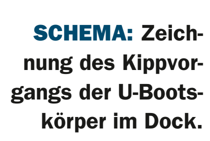
Im Zweiten Weltkrieg versenkten deutsche U-Boote mehr als 20 sowjetische Schiffe im Schwarzen Meer. Wie kamen die Boote, denen der Seeweg durch den türkischen Bosporus verwehrt war, dorthin?

Von Stefan Semerdjiev

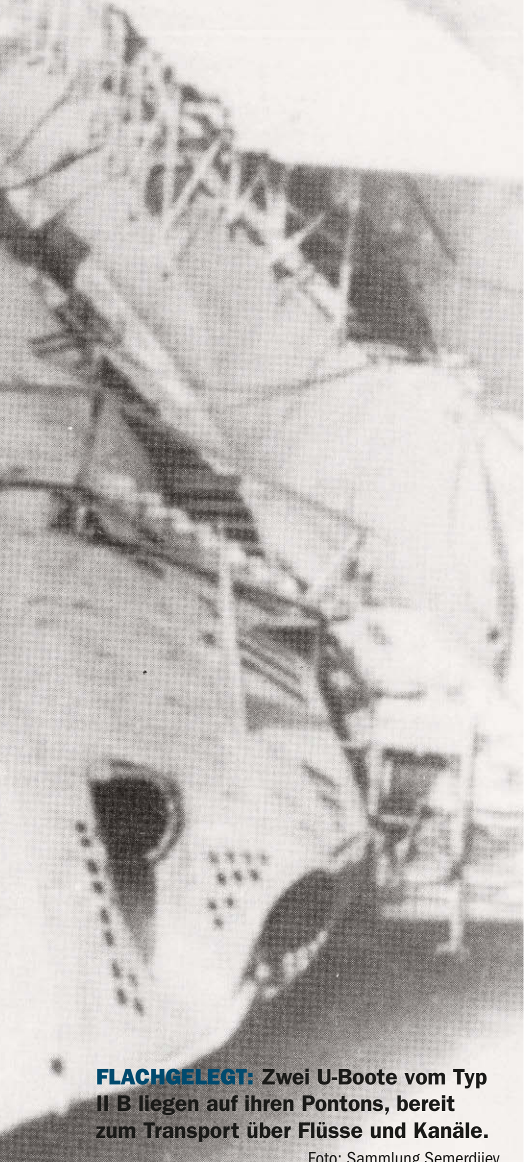
Mit Beginn des Feldzuges gegen Russland im Sommer 1941 ergab sich für die deutsche Seekriegsführung im Schwarzen Meer eine fatale Situation. Wegen der bescheidenen Seestreitkräfte der deutschen Verbündeten Rumänien und Bulgarien (wobei Bulgarien sich nicht im Kriegszustand mit der UdSSR befand) war Deutschland gezwungen, sich selbst der sowjetischen Schwarzmeerflotte entgegenzustellen. Während des Krieges überführte die Kriegsmarine, neben den sechs U-Booten, um die es hier geht, etwa 500 kleine Schiffe zum Schwarzen Meer. Gleichzeitig wurden in Bulgarien und Rumänien gebaute Schiffe in die Kampf- und Versorgungseinheiten eingegliedert: Fährprähme, Stahlbeton-Tankschiffe, Kriegsfischkutter (U-Boot-Jäger) und dergleichen mehr.

Wenn der historisch Interessierte erfährt, dass deutsche U-Boote im Zweiten Weltkrieg mehr als 20 sowjetische Schiffe im Schwarzen Meer versenkten, stellt sich die Frage: Wie sind diese Boote dorthin gelangt? Denn Deutschland hat keinen Zugang zum Schwarzen Meer. Die Türkei hielt sich als neutrales Land streng an die Klauseln der Konvention von Montreux von 1936, die das Durchfahren der Dardanellen und des Bosporus von Schiffen Krieg führender Staaten verbietet. Die Schiffswerften der deutschen Verbündeten Rumänien und Bulgarien waren nicht imstande, U-Boote zu bauen. Es

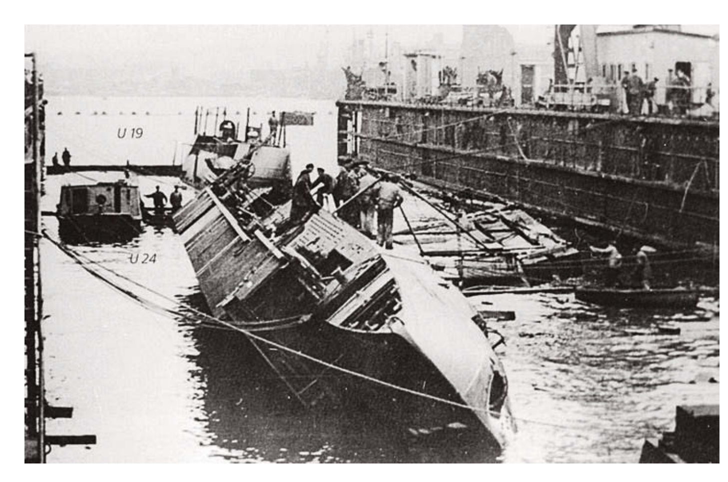




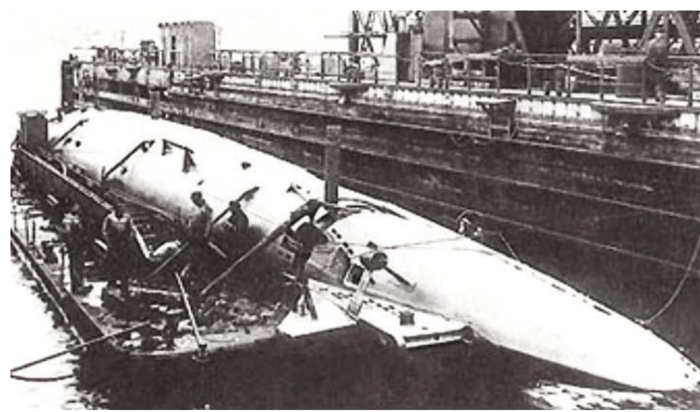
SCHEMA: Zeichnung des Kippvorgangs der U-Bootskörper im Dock.
Foto: Sammlung Semerdjiev



FLACHGELEGT: **Zwei U-Boote vom Typ II B liegen auf ihren Pontons, bereit zum Transport über Flüsse und Kanäle.**
Foto: Sammlung Semerdjiev



KIPPVORGANG: **Umkippen eines U-Boots samt Pontons um 90 Grad im Dock in Kiel.**
Foto: Sammlung Semerdjiev



GESCHAFFT: **Ein U-Boot liegt im gefluteten Schwimmdock auf der Seite.**
Foto: Sammlung Semerdjiev

war nicht möglich, so große und schwere Objekte wie U-Boote per Eisenbahn zu transportieren. Und trotzdem operierte die deutsche 30. U-Boot-Flottille mit sechs U-Booten im Schwarzen Meer.

Jede Information über eine der bizarrsten Operationen des Zweiten Weltkriegs, das Verlegen von U-Booten auf dem Landweg durch ganz Europa über eine Entfernung von etwa 2500 Kilometern – und das in Kriegszeiten –, schien damals ganz unglaubwürdig. Erst 30 Jahre nach dem Krieg wurden erstmals Dokumente veröffentlicht, in denen von dieser außergewöhnlichen Aktion berichtet wird.

Überführung der U-Boote

Am 22. Juni 1941 begann auf einer breiten Front von Finnland bis zum Schwarzen Meer der deutsche Angriff gegen die Sowjetunion. Das deutsche Oberkommando glaubte zuerst, durch massive Luftangriffe auf die Flottenstützpunkte und das Verlegen von Minensperren die sowjetische Schwarzmeerflotte blockieren zu können. Der Plan „Barbarossa“ sah vor, dass das Heer in kürzester Zeit die sowjetischen Schwarzmeerhäfen und die dort befindlichen Schiffe erobern wird.

Als im Herbst 1941 klar wurde, dass der Ostfeldzug nicht wie vorgesehen ein Blitzkrieg wird, sondern dass ein langer Waffengang bevorstand, wurde im Dezember 1941 die Überführung von sechs U-Booten des Typs II B zum Schwarzen Meer beschlossen. Sie sollten die 30. U-Boot-Flottille bilden, mit U 9, U 19 und U 24 als erster sowie U 18, U 20 und U 23 als zweiter Gruppe. Folgende Kommandanten mit ihren Besatzungen bemannten die Boote: U 9 – Kapitänleutnant Klaus Petersen bis September 1943, ersetzt durch Oberleutnant Heinrich Klapdor; U 18

DEUTSCHE U-BOOT-ERFOLGE IM SCHWARZEN MEER

U 9 auf 11 Feindfahrten:
Minenleger SHTORM, 700 t (11. Mai 1944),
Kanonenboot PITT, 8 t (25. Mai 1944)

U 18 auf 8 Feindfahrten:
Dampfer LENINGRAD, 1783 t (23. Juni 1943),
Dampfer WOROSCHILOV, 3908 t
(17. Juli 1943),
U-Boot-Jäger TSC-11 DZHALITA, 400 t
(29. August 1943)

U 19 auf 11 Feindfahrten:
Leichter (Barzha) Nr. 75, 500 t (27. Juni 1944),
Minensuchboot BT-410 VZRYV, 441 t
(2. September 1944)

U 20 auf 8 Feindfahrten:
Tankschiff VAILLANT COUTURE, 7600 t
(16. Januar 1944),
Frachtschiff PESTEL, 1850 t (19. Juni 1944),
Landungsprahm DB-26, 9 t (24. Juni 1944)

U 23 auf 7 Feindfahrten:
Minensuchboot KATSC-578 GYDRAVL. SHKVAL, 35 t (24. August 1943),
Schoner TANAIS, 372 t (23. Oktober 1943),
Minenräumboot SKA-099, 56 t (5. April 1944),
Hafenschlepper SMELY, 175 t (29. Mai 1944),
Rumänischer Dampfer ARDEAL, 5605 t
(1. September 1944)

U 24 auf 11 Feindfahrten:
Tankschiff SOVJETSKAJA NEFT, 8228 t
(31. März 1943),
Minenräumboot BTShCh-411, 441 t
(15. Juni 1943),
Tankschiff EMBA, 7886 t (30. Juli 1943),
Schlepper SKA-0188, 10 t (22. August 1943),
Landungsprahm DB-36, 9 t (22. August 1943),
Landungsprahm DB-37, 9 t (22. August 1943),
Minenräumboot SKA-088, 56 t (31. Okt. 1943),
Patrouillenboot SKA-0376, 56 t (12. Mai 1944)

VORBEREITUNG: **Für den Transport auf Flüssen und Straßen werden – wie hier bei U 19 – schwere Teile ausgebaut, darunter Dieselmotoren und Batterien.** Foto: Sammlung Semerdjiev



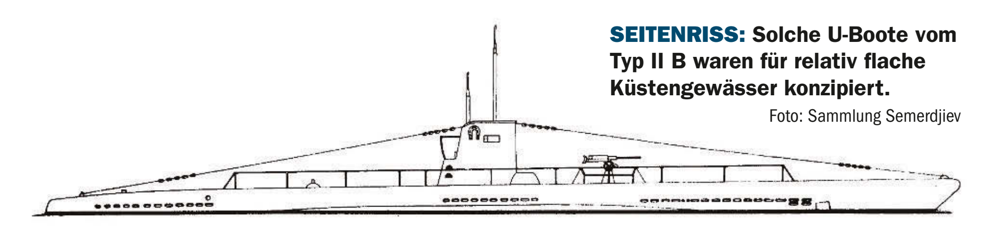
EINSATZHAFEN: **U 18 beim Auslaufen aus Constantza. Das Wappen auf dem Turm ist ein roter Stern, der von einem Torpedo durchschlagen wird.** Foto: Sammlung Semerdjiev

– Oberleutnant Karl Fleige; U 19 – Oberleutnant Willy Ohlenburg; U 20 – Oberleutnant Karl Grafen; U 23 – Oblt. Rudolf Arendt; und U 24 – Oberleutnant Dieter Lenzmann. Diese in den Ostseehäfen Pillau und Gotenhafen stationierten U-Boote sollten unter strenger Geheimhaltung insgesamt 2500 Kilometer bis zu ihrem neuen Stützpunkt im rumänischen Constantza überwinden. Sie sammelten sich im Frühjahr 1942 in Kiel, wo die Vorbereitung zur Überführung begann. Wegen der begrenzten Tiefe der Wasserwege wurden alle schweren Ausrüstungsteile wie Dieselmotoren, Akku-Batterien, Kanonen und Torpedos ausgebaut oder entfernt. Um die Höhe zu reduzieren, demontierte man die U-Boot-Türme. Im trockenen Dock befestigte man an der einen Seite jedes U-Boots fünf Pontonpaare (Maße eines Pontons 3,1 x 1,4 Meter) senkrecht nebeneinander. Nach dem Füllen des Docks mit Wasser kippte das Boot samt den Pontons um 90 Grad, sodass es nun auf den zehn Pontons seitlich zu liegen kam, wobei der Tiefgang der Pontons 1,23 Meter betrug. So wurden die Boote seitlich liegend auf dem Seeweg über den Nord-Ostsee-Kanal bis Hamburg und dann die Elbe hinauf bis Dresden-Übigau geschleppt. Dort wurden die U-Boote von den Pontons auf spezielle mehrachsige Tieflader mit jeweils 32 Vollgummi-Breitreifen umgeladen.

Die folgende Fahrt über die für den Verkehr gesperrten Autobahnen und Landstraßen bis nach Ingolstadt an der Donau war die eigentliche Herausforderung des Unternehmens. Um die außergewöhnliche Transportaufgabe durchführen zu können, stellte man eine spezielle Transportgruppe aus 600 Mann zusammen. Zu ihr gehörten Schiffbauer, Kfz-Fahrer, Verkehrspolizisten und andere Fachleute. Die Transport- und Hilfsfahrzeuge umfassten schwere Zugmaschinen, Lastwagen, Tankwagen für Kraftstoffe, Verbindungsfahrzeuge, Werkstattwagen und anderes mehr.

600 Mann als Transportgruppe

Auf dem Landweg wurde jeder Tieflader von bis zu vier hintereinander gekoppelten schweren Zugmaschinen gezogen. Am schwierigsten erwies sich die Fahrt unter und über Brücken, wo von den Fahrern eine sehr große Präzision und Aufmerksamkeit erfordert wurde. Alle Brücken mussten im Voraus untersucht und, falls nötig, verstärkt und nach der Durchfahrt repariert werden. Die Entfernung von 450 Kilometern von der Elbe bis zur Donau bewältigten die Spezialisten bei einer Geschwindigkeit von etwa 8 km/h in 56 Stunden, wobei der Wechsel der Fahrer und das Betanken der Zugmaschinen ohne zu stoppen durchgeführt wurden.



SEITENRISS: **Solche U-Boote vom Typ II B waren für relativ flache Küstengewässer konzipiert.** Foto: Sammlung Semerdjiev





MYSTERIÖS: Transport eines mit Planen abgedeckten U-Bootes auf dem Landweg. Neugierige Zuschauer vermuteten, es handele sich um Geheimwaffen. Foto: Sammlung Semerdjiev

ZURÜCK ZUM FLUSS: Umladen eines U-Boots vom Tieflader auf die Pontons zum Transport auf der Donau bei Ingolstadt. Foto: Sammlung Semerdjiev

Bei Ingolstadt kamen die Boote wieder auf Pontons und Flussschlepper zogen sie über die schöne blaue Donau bis Linz oder Wien. Mit allergrößter Sorgfalt mussten sie zahlreiche kritische Punkte wie die S-förmige Weltenburger Enge mit ihren Stromschnellen oder die aus dem 12. Jahrhundert stammende niedrige Steinerne Brücke in Regensburg passieren. Die Boote der ersten Gruppe wurden innerhalb von 45 Tagen in Linz aufgerüstet, mit den Booten der zweiten Gruppe geschah das in Wien. Sie wurden von dort bis Sulina im Donaudelta geschleppt und fuhren erst dann mit Eigenantrieb bis ins Schwarze Meer. Die Überführung hatte von der Vorbereitung in Kiel bis zum Erreichen des Schwarzen Meeres etwa zehn Monate gedauert. Das letzte Boot der 30. Flottille (U 20) kam in Constantza im Juli 1943 an.

Auf 56 Feindfahrten versenkten die U-Boote 22 sowjetische Schiffe mit einer Wasserverdrängung von 45 426 Tonnen, darunter das rumänische Schiff ARDEAL, das U 23 am 1. September 1944 zum Opfer fiel. Rumänien hatte im Monat zuvor die Seiten gewechselt.

Das Ende der Boote

Am 20. August 1944 griffen sowjetische Flugzeuge den Hafen von Constantza an und versenkten dabei viele Schiffe, darunter auch U 9. Die beschädigten U-Boote U 18 und U 24 versenkten sich am 25. August südlich von Constantza selbst. U 19, U 20 und U 23, fuhren nach Süden. Der Wehrmachtsführungsstab nahm Kontakt mit der Türkei auf und bot die Boote zum Kauf an. Zu einem Deal kam es nicht, denn damit wäre die Neutralität der Türkei kompromittiert gewesen. Der Kommandant von U 23 wollte versuchen, in Tauchfahrt durch den Bosporus und die Dardanellen ins Mittelmeer zu entkommen. Doch Großadmiral Dönitz verweigerte die durch Funk erbetene Erlaubnis und befahl die Selbstversenkung der drei Boote. Sie gingen in der Nacht vom 10. auf den 11. September 1944 etwa zwei bis drei Meilen vor der türkischen Küste bei der Stadt Zonguldak für immer auf Tiefe. Die Besatzungen wurden in der Türkei interniert.

Türkische Wracksucher und Taucher sollen in den letzten Jahren die U-Boote in einer Tiefe von 20 bis 40 Metern lokalisiert haben. Es wird erwogen, eines davon zu heben und als Touristenattraktion zu restaurieren. ⚓

LITERATURTIPPS

Berezhnoi, S. S.: Beuten und Reparationen der sowjetischen Seestreitkräfte. Sahapoligrafizdat, Yakutsk 1994 (russ.)

Bogatyrev, S. W./Larintzev, R. I./Owtascharenko, A. W.: Verluste der gegnerischen Seestreitkräfte im Frontbereich des Schwarzen Meeres. Archiv-Press, Kiew 1998 (russ.)

Bildyn, W. F./Zharkov, W. I.: Die Überführung der deutschen U-Boote im Schwarzen Meer. Gangut, St. Petersburg 1996, Bd. 10, S. 103–108 (russ.)

Gröner, E.: Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1936–45 und ihr Verbleib. J. F. Lehmanns Verlag, München 1954

Aus Liebe zum Detail

ModellFan
September 2014 | € 7,00
40 Jahre ModellFan
Gebrauchsspuren
Schmutz, Rost & Schäden erzeugen

Jetzt neu am Kiosk!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Online blättern oder Testabo mit Prämie unter:
www.modellfan.de/abo

Vizeadmiral Hendrik Born – Chef der Volksmarine

Angetreten zum letzten Appell

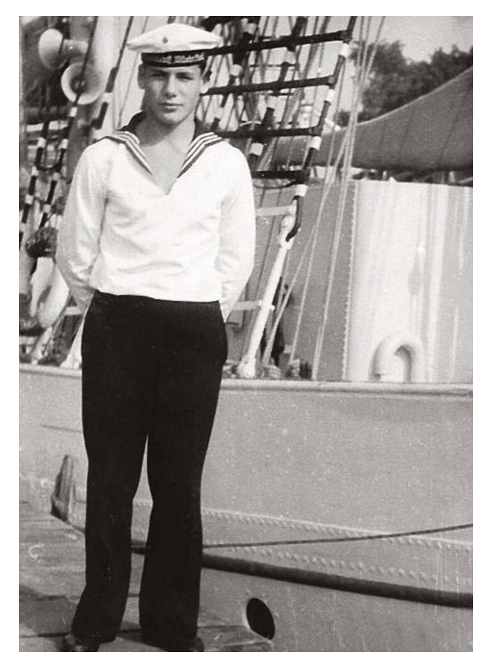
1990: Der Chef der DDR-Volksmarine lässt die Flagge niederholen. Für Vizeadmiral Hendrik Born, jüngster deutscher Admiral der Nachkriegszeit, ist es einer der bittersten Momente seiner Karriere. Von Dieter Flohr

Mitten im Umbruch der DDR wurde Hendrik Born am 10. Dezember 1989 zum Chef der Volksmarine berufen. Der Grund dafür, dass sich der von der Regierung Modrow neu eingesetzte Verteidigungsminister der DDR, Admiral Theodor Hoffmann, für ihn entschieden hatte, mag vielleicht in seinen Worten zu finden sein, mit denen er Born den Vorschlag unterbreitete: „Diese Zeit braucht neue Köpfe, Sie sind akzeptiert in der Truppe, Sie müssen das einfach machen.“

Hendrik Born beendete 1967 die Offiziershochschule in seiner Heimatstadt Stralsund als Leutnant zur See mit sehr gutem Erfolg. Er wurde als Feuerleitoffizier auf einem Küstenschutzschiff des Typs „Riga“ in der 4. Flottille in Warnemünde eingesetzt. Danach diente er bis 1972 als Kommandant eines „Kleinen Minensuchers, Typ Kondor“. Ende 1972 wurde er aufgrund seiner erkennbaren guten Führungseigenschaften zur Seekriegsakademie in Leningrad, heute St. Petersburg, delegiert.



SCHWERE STUNDE: Vizeadmiral Born muss am 2. Oktober 1990 das Ende der Volksmarine verkünden.
Foto. Sammlung Dieter Flohr



KARRIERESTART: Als Matrosenschüler der Gesellschaft für Sport und Technik. Das Foto entstand um 1960. Foto: Sammlung Dieter Flohr



GRUPPENBILD: Schick in Schale hat sich die Besatzung eines Volksmarine-Kampfschiffes am Liegeplatz Stenpieren aufgebaut, die Innenstadt von Göteborg im Hintergrund. Erinnerungsfoto an den Flottenbesuch 1988. Foto: Sammlung Dieter Flohr

Weltstadt Leningrad. Born ist fasziniert. Er saugt das Leben im Venedig des Nordens förmlich in sich auf. Er nutzt mit seinen Kameraden die großen kulturellen Möglichkeiten: Ermitage, Marinemuseum. Den Park von Peterhof, die Zarenschlösser in Puschkino. Oft wurden die jungen Offiziere von Leningrader Bekannten eingeladen. So kam er in Kontakt mit allen möglichen Kreisen, wie Existenzialisten, jüdischen Auswanderern, Kulturgrößen, Funktionären und einfachen Leuten, die häufig noch in engen Gemeinschaftswohnungen lebten.



FLOTTENBESUCH: Unter dem Kommando von Kapitän zur See Born, damals Chef der 1. Flottille, besuchen Einheiten der Volksmarine 1988 Göteborg. Foto: Sammlung Dieter Flohr

Nachdenklicher Musterschüler

Die Weltoffenheit des Lehrkörpers an der Akademie empfindet er als frappierend. Viele Lehrer vertreten deutlich persönlich gefärbte Ansichten zum Lehrstoff, sowie zur Politik und sprechen dies ohne Hemmungen aus. Die Geschichte des Seekrieges wird unvoreingenommen auch an Hand von Memoiren der Deutschen Kriegsmarine vermittelt. Man rechnet nach der Wahl von Brandt als Bundeskanzler schon mit einem einheitlichen deutschen Staat. Die DDR-Offiziere sind schockiert.

All dieses hatte Born zunächst verwirrt, doch letztendlich zu einem Menschen mit deutlich erweitertem Horizont und besserer Urteilsfähigkeit gemacht.

Er absolvierte die Seekriegsakademie 1976 als Diplom-Militärwissenschaftler mit dem Prädikat „Otlitschno“, also mit Auszeichnung.

Wieder im Flottendienst wurde er zunächst Kommandant einer Fregatte des Koni-Typs (Projekt 1159). Doch die bereits in Baku ausgebildete Besatzung musste drei Jahre auf die verspätete Auslieferung des Schiffes der sowjetischen Werft warten. So versetzte man Born 1978 trotz seines anfänglichen Widerstrebens in den Stab der 4. Flottille, Arbeitsgruppe Operative Arbeit.

1981 wechselte er zur 1. Flottille nach Peenemünde als Stabschef und 1984 übernahm er den Posten des Chefs der 1. Flottille. Schon 1988 erhielt er den Dienstgrad eines Konteradmirals; er war damit der jüngste Admiral der Volksmarine und zugleich jüngster aller Generale der NVA in diesem letzten Zeitabschnitt.

Im August 1988 hatte Kapitän zur See Born einen Flottenbesuch der Volksmarine im schwedischen Göteborg geführt. Daran nahmen zwei seiner U-Boot-Abwehrschiffe vom Typ „Parchim“ teil. Die Besatzungen lernten die Stadt Göteborg, die Festung Nya Älsborg, die Volvo-Werke und die Werft Arendal kennen. Born verließ Göteborg sehr nachdenklich. Das schwedische Sozialsystem, die hochmoderne Produktion in den Volvo-Werken und der Gesamteindruck dieses Landes führten dazu, dass er bei sich dachte: „Das ist doch eigentlich das System, welches wir uns unter Sozialismus vorstellen.“

In der politischen Wende

Wieder in der Heimat traten politisch wie ökonomisch immer mehr Krisenerscheinungen in der DDR deutlich zu Tage. Junge Menschen verließen in Scharen das Land gen Westen. Und Mitte August 1989 öffnete Ungarn den Eisernen Vorhang.

Die Eindrücke während des vierjährigen Studiums in der Sowjetunion hatten bei ihm schon zu ersten Zweifeln an der Lebensfä-





EMPFANG: Als Kommandeur des Flottenbesuches in Schweden trifft Born auf die Honoratioren der Stadt Göteborg. Foto: Sammlung Dieter Flohr

BRUSTZIERDE: Vizeadmiral Hendrik Born zeichnet die Teilnehmer der Schulschiffreise nach Plymouth und Gdynia mit dem „Abzeichen für Große Fahrt“ aus. Foto: Sammlung Dieter Flohr



AUF ABRUF: Hendrik Born 1990 als Chef der Volksmarine. Bereits im Herbst wird er verabschiedet. Foto: Sammlung Dieter Flohr

higkeit des DDR- Systems geführt. Andererseits war man es gewöhnt, mit Widersprüchen zu leben. Doch den Gedanken an ein Ende der DDR habe er nie zu Ende gedacht, resümiert er heute. Da er insbesondere seit dem Machtantritt von Gorbatschow intensiv die wichtige russischsprachige Presse verfolgt, kommt langsam die Ahnung auf, dass die Parteiführung unter Honecker unfähig ist, die Probleme des Landes zu lösen. Das erleichtert es ihm, die Wendezeit mental zu meistern, später Verantwortung zu übernehmen und aktiv an notwendigen Veränderungen in der Flotte zu arbeiten.

Er versucht auf all die Zerfallserscheinungen im Lande und in der Volksmarine mit Augenmaß zu reagieren. Er weiß nun, dass alle bisherigen Normen des Lebens in der NVA zu überprüfen und neu auszulegen sind und vor allem die Kommandeure vor Ort eigenverantwortlich, feinfühlig mit politischem Gespür auf die Situation sowohl hinter dem Kasernenzaun als auch davor zu reagieren haben.

Plötzlich Chef der Volksmarine

Da trifft ihn völlig unerwartet die Nominierung als neuer Chef der Volksmarine. Sofort nach Amtsantritt überschlugen sich die politischen Ereignisse in der zerbröselnden DDR. Bald stellte sich heraus, dass die Modrow-Regierung die Soldaten sozusagen links liegen ließ. Die SED-PDS und das Parteiblatt Neues Deutschland traten sogar offen gegen die NVA auf. Man forderte gar, die Armee sofort aufzulösen. Selbst ehemalige verantwortliche Mitarbeiter der Sicherheitsabteilung des ZK der SED – früher so etwas wie die Heilige Inquisition – beteiligten sich an der Kampagne.

Da hielt Born die Zeit für gekommen, die SED zu verlassen. Anfang 1990 teilte er auf der üblichen Morgenlage seinen Stellvertretern und Direktunterstellten den Entschluss mit, sofort seine Mitgliedschaft zu beenden. Zu seiner Überraschung schlossen sich ausnahmslos alle Admirale und leitenden Offiziere am Tisch dieser Entscheidung an.

Hoffnungen platzen

Born beruft eine Kommandeurstagung ein und fordert von den Offizieren, vorrangig die Truppe zu stabilisieren und vor allem Waffen und Munitionsvorräte zu sichern. Nicht minder wichtig sei es, den Kontakt zu den Bürgerrechtsgruppen zu suchen und im Gespräch alle anstehenden Konflikte aus dem Wege zu räumen. Er erlaubt ausdrücklich, von bestehenden Vorschriften abzuweichen, wenn es die Situation erfordert.

Dafür betreibt der neue Chef nun eine offensive und freimütige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Er gibt Pressekonferenzen, gibt Interviews, bietet westlichen Fernsehteams beste Arbeitsmöglichkeiten.

Doch bald zeigte sich nach den überraschenden Ergebnissen des Treffens von Gorbatschow und Bundeskanzler Kohl (14.–16. Juli 1990) im Kaukasus, dass die Vorstellungen von der These „Ein Staat– zwei Armeen“ Makulatur geworden waren.

Nachdem der neue Verteidigungsminister Rainer Eppelmann offiziell Kontakte zwischen beiden Armeen freigegeben hatte, kam es am 10. Juli 1990 auf dem in Kiel liegenden Lenkwaffenzerstörer „Lütjens“ zum ersten Treffen mit dem Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Mann.



SPITZENTRIO: **Im Sommer 1990 weilt Born (links) an Deck des U-Jagdschiffes WISMAR, neben ihm Verteidigungsminister Rainer Eppelmann und Admiral Theodor Hoffmann, seit April 1990 Chef der NVA.** Foto: Sammlung Dieter Flohr

Dieser war im Ton zwar höflich, äußerte jedoch unmissverständlich: „Ich muss um 50 Prozent kürzen und jetzt kommt ihr noch.“ Born versuchte den BRD-Admiral zu bewegen, der VM wenigsten übergangsweise einen Platz und Aufgaben in der neuen Flotte zuzuweisen.

Mann gab dann zu verstehen, dass die Bundesmarine bereit wäre, in Warnemünde-Hohe Düne den Stützpunkt der ehemaligen 4. Flottille weiter zu nutzen, eine Ausbildungseinrichtung in Stralsund zu übernehmen und möglicherweise das Marineamt von Wilhelmshaven nach Rostock-Gehlsdorf zu verlegen. Kurz darauf ging dort ein Fernschreiben von Admiral Mann ein, mit der Bitte, zwölf Schiffe aufzulisten, die auch nach dem 3. Oktober noch im Dienst bleiben sollten. Damit war zunächst ein Weiterexistieren der wichtigsten operativen und logistischen Strukturen der Volksmarine erreicht.

Eine Marine wird abgewickelt

Am 22. September wurden alle NVA-Generäle zu Staatssekretär Ablaß nach Strausberg bestellt. Ablaß überreichte ihnen mit dürren Worten ein Entlassungspapier.

Am 2. Oktober 1990 kommt der bittere Moment: Born lässt die Dienstflagge der Volksmarine im Kommando und in allen Dienststellen der Volksmarine niederholen. Heute sagt der Vizeadmiral a.D.: „Gorbatschow hatte die DDR und ihre Armee sozusagen aufgegeben. Das Volk und keine Partei wollten uns mehr, selbst die PDS rückte von der NVA ab. Wir hatten keine Lobby und objektiv gab es nun auch keinen Grund mehr, diese Armee zu erhalten.“

Bei der Ankunft des neuen Befehlshabers Konteradmiral Dirk Horten am 3. Oktober in Rostock und der neuen Kommandeure für alle Dienststellen aus dem Westen war Born nicht zugegen. Er nahm seine Aufgabe als Hortens Berater in Zivil noch einige Wochen wahr, dann erhielt er die Chance eines Neubeginns in der Wirtschaft. Für deutsche und ein englisches Unternehmen übte er Tätigkeiten auf dem Gebiet Marketing/Vertrieb für die Regionen der GUS, Nahost, Türkei und Zentralasien bis zu seinem 65. Lebensjahr aus. Trotzdem fand er Zeit für die Traditionspflege der Volksmarine. Heute ist er Mitglied in der Marinekameradschaft Rostock KSS e.V. und in der MOM Bremen. Er hält Vorträge zur Geschichte der Volksmarine, unter anderem im Nationalen Marinemuseum Schwedens in Karlskrona. Seit 2013 ist er Mitglied im Vorstand der DGSM, wo er sich besonders um die Regionalgruppen im Ostteil Deutschlands kümmert. ⚓

> **„Diese Zeit braucht neue Köpfe, Sie sind akzeptiert in der Truppe, Sie müssen das einfach machen.“**
>
> Admiral Theodor Hoffmann, Verteidigungsminister der DDR, bei seinem Ernennungsvorschlag gegenüber Hendrik Born.

Umfassend.

www.geramond.de



224 Seiten · ca. 400 Abb. · 19,3 x 26,1 cm
€ [A] 30,90
sFr. 39,90 **€ 29,99**
ISBN 978-3-86245-742-7

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



Auch als eBook erhältlich

144 Seiten · ca. 250 Abb. · 22,3 x 26,5 cm
€ [A] 27,80
sFr. 36,90 **€ 26,99**
ISBN 978-3-86245-727-4



144 Seiten · ca. 250 Abb. · 22,3 x 26,5 cm
€ [A] 27,80
sFr. 36,90 **€ 26,99**
ISBN 978-3-86245-733-5

Jetzt online stöbern unter
www.geramond.de
oder gleich bestellen unter
Tel. 0180-532 16 17 (0,14 €/Min.)

Faszination Technik

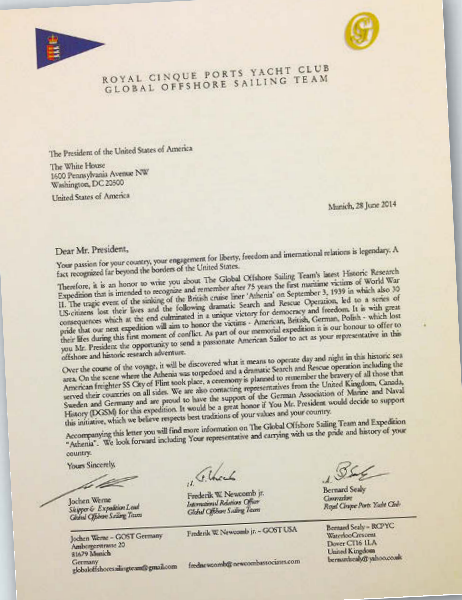


GLOBALE OFFSHORE SAILING TEAM MIT EHRGEIZIGEM KURS

Segeln, wo der Nordatlantik am härtesten ist

Mit der Torpedierung des Passagierschiffes ATHENIA durch ein deutsches U-Boot beginnt am 3. September 1939 der Zweite Weltkrieg zur See. Daran will GOST mit einem Turn auf historischem Kurs erinnern.

Dass das historische Geschehen um die Torpedierung der ATHENIA bei den Alliierten größeres Interesse als bei uns erzeugt, verwundert nach 75 Jahren Geschichtsbewältigung doch schon ein wenig. Umso wertvoller sind die Aktivitäten des Globale Offshore Sailing Teams (GOST) um DGSM-Mitglied und Skipper Jochen Werne. Mit ihrer „HISTORISCHEN Forschungsexpedition North Atlantic Night Attack“ werden sie vom 30. August bis zum 7. September 2014 an das Geschehen vor 75 Jahren erinnern. Mit der Torpedierung des englischen Liners ATHENIA auf dem Weg nach Kanada Anfang September 1939, drei Tage nach Eröffnung der kriegerischen Auseinandersetzungen zu Lande, beginnen der U-Boot-Krieg und der Krieg zur See mit Großbritannien.



ROYAL CINQUE PORTS YACHT CLUB
GLOBAL OFFSHORE SAILING TEAM

The President of the United States of America

The White House
1600 Pennsylvania Avenue NW
Washington, DC 20500

United States of America

Munich, 28 June 2014

Dear Mr. President,

Your passion for your country, your engagement for liberty, freedom and international relations is legendary. A fact recognized far beyond the borders of the United States.

Therefore, it is an honor to write you about The Global Offshore Sailing Team's latest Historic Research Expedition that is intended to recognize and remember after 75 years the first maritime victims of World War II. The tragic event of the sinking of the British cruise liner 'Athenia' on September 3, 1939 in which also 30 US-citizens lost their lives and the following dramatic Search and Rescue Operation, led to a series of consequences which at the end culminated in a unique victory for democracy and freedom. It is with great pride that our next expedition will aim to honor the victims - American, British, German, Polish - which lost their lifes during this first moment of conflict. As part of our memorial expedition it is our honour to offer to you Mr. President the opportunity to send a passionate American Sailor to act as your representative in this offshore and historic research adventure.

Over the course of the voyage, it will be discovered what it means to operate day and night in this historic sea area. On the scene where the Athenia was torpedoed and a dramatic Search and Rescue operation including the American freighter SS City of Flint took place, a ceremony is planned to remember the bravery of all those that served their countries on all sides. We are also contacting representatives from the United Kingdom, Canada, Sweden and Germany and are proud to have the support of the German Association of Marine and Naval History (DGSM) for this expedition. It would be a great honor if You Mr. President would decide to support this initiative, which we believe respects best traditions of your values and your country.

Accompanying this letter you will find more information on The Global Offshore Sailing Team and Expedition "Athenia". We look forward including Your representative and carrying with us the pride and history of your country.

Yours Sincerely,

Jochen Werne, *Skipper & Expedition Lead, Global Offshore Sailing Team*
Frederik W. Newcomb jr., *International Relations Officer, Global Offshore Sailing Team*
Bernard Sealy, *Commodore, Royal Cinque Ports Yacht Club*

Jochen Werne – GOST Germany, Ambergerstrasse 20, 81679 Munich, Germany, globaloffshoresailingteam@gmail.com
Frederik W. Newcomb jr. – GOST USA, frednewcomb@newcombassociates.com
Bernard Sealy – RCPYC, WaterlooCrescent, Dover CT16 1LA, United Kingdom, bernardsealy@yahoo.co.uk

Brief an den amerikanischen Präsidenten mit den Intentionen der Erinnerungsaktion so-wie dem Hinweis auf die amerikanischen Opfer der ATHENIA-Torpedierung. Foto: Jochen Werne

Wegen der fatalen Ähnlichkeit mit der Versenkung der LUSITANIA im Ersten Weltkrieg, die zum späteren Kriegseintritt der USA beitrug, wird der deutschen Öffentlichkeit die Torpedierung der ATHENIA verschwiegen. 112 Passagiere und Besatzungsmitglieder kommen bei der Versenkung ums Leben.

Mit erheblichen Vorbereitungen, zu denen auch die Kontaktsuche zu höchsten staatlichen Stellen der damaligen Alliierten gehörte, um für Verständnis und ideelle Unterstützung des Erinnerungstörns zu werben, ist GOST beim Erscheinen von SCHIFF CLASSIC gerade unterwegs. Ausgangspunkt ist Glasgow, von wo aus bis zur Untergangsstelle der ATHENIA, 60 Seemeilen südlich des Rockall Felsens, volles Zeug gesetzt wird. Skipper Jochen Werne: „Dies wird unsere Vorbereitung für zukünftige Offshore-Regatten, an denen das Globale Offshore Sailing Team teilnimmt. Genau 75 Jahre später, draußen im kalten und stürmischen Nordatlantik, an der Stelle, wo die ATHENIA das erste Opfer des Krieges wurde, werden wir einen Kranz der See übergeben, um der Frauen und Männer aller Länder dieser Welt zu gedenken, die während der Kriegszeit dienten und ihr Leben ließen.“ *Jörg-M. Hormann*

GRÜNDUNG DER DGSM REGIONALGRUPPE BAYERN

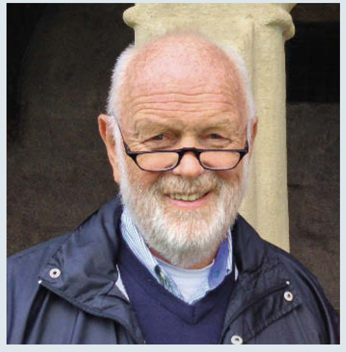
Weiß-blauer „Stapellauf“ am 24. Oktober

Seit dem Bestehen der DGSM bemüht man sich um die Gründung einer Regionalgruppe Bayern. Was lange währt, wird endlich gut.

Die maritime Anbindung des Freistaates Bayern über den Rhein-Main-Donau-Kanal zur Nordsee, über die Donau zum Schwarzen Meer, seine Oberbayerische Seenschifffahrt sowie seine Patenschaft zur Fregatte „Bayern“ ist Veranlassung, nunmehr auch eine Regionalgruppe der DGSM im Süden Deutschlands zu etablieren.

Damit kann ein weiterer Meilenstein zur Außendarstellung des großen Beitrags Bayerns und seiner Menschen zur deutschen Schifffahrts- und Marinegeschichte gesetzt werden.

Dieses Ereignis, quasi der „Stapellauf“ der Regionalgruppe Bayern, wird durch einen maritim-historischen Vortrag von Professor Mark Hengerer unter dem Titel „Menschen und Meere. Maritime Geschichte für das 21. Jahrhundert“ im Eden Hotel Wolff, Arnulfstraße 4, am Freitag, dem 24. Oktober 2014 um 19:00 Uhr, gewürdigt. Mark Hengerer ist Inhaber der Professur „Geschichte Westeuropas in der Frühen Neuzeit“ an der Ludwig-Maximilians-Universität München.



Bernd Lehmann, designierter Regionalleiter der DGSM Regionalgruppe Bayern. Foto: Privat

Die Mitglieder der DGSM im Freistaat Bayern werden noch gesondert angeschrieben.

Interessenten für weitere Informationen oder auch Nachfragen wenden sich bitte entweder per E-Mail oder Telefon an Bernd Lehmann:
blehmann_nl@web.de
Tel. 0151/52 57 25 02

Thema der DGSM Jahrestagung in Mainz:

Schifffahrt im antiken Europa

Vom 26. bis zum 28. September 2014 veranstaltet die DGSM ihre diesjährige Jahrestagung zum Thema „Schifffahrt im antiken Europa“. Auch jetzt besteht noch die Möglichkeit, sich für die öffentliche Tagung anzumelden. Alle notwendigen Informationen und das spannende Tagungsprogramm finden Sie auf der DGSM-Website www.schiffahrtsgeschichte.de unter Tagungen/Jahrestagungen.

Unterwegs nach Mainz. Navis lusoria, ein römisches Patrouillenschiff unter DGSM-Segel. Bildmontage: Hans-Stefan Hudak

DIE DGSM ALS HERAUSGEBER VON SCHIFF CLASSIC

DGSM: Wer sind wir?

Die Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte wurde 1971 gegründet und ist seitdem auch publizistisch aktiv. Über Jahrzehnte ließ sie zweimal im Jahr das Magazin „Schiff & Zeit“ erscheinen. Heute ist sie Herausgeber von SCHIFF CLASSIC.

Die Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte (DGSM) ist eine wissenschaftliche historische Gesellschaft. Sie versteht sich als Forum und Netzwerk für alle schifffahrts- und marinehistorisch interessierten Personen und Organisationen, will das Interesse für maritime Fragen anregen und steigern, das Denken, Forschen, Diskutieren anstoßen sowie die Veröffentlichung der Ergebnisse fördern.

Die DGSM wurde im Jahr 1971 in Düsseldorf gegründet und schloss sich 1992 mit dem 1975 in der DDR ins Leben gerufenen „Arbeitskreis für Schiffahrts- und Marinegeschichte“ zusammen. Sie ist als förderungswürdig und gemeinnützig anerkannt. Mitglieds- und Förderbeiträge sind steuerlich absetzbar.

Die Gesellschaft arbeitet unterstützend und fördernd zu folgenden Themen: Geschichte der Handels- und Kriegsmarinen sowie der Binnenschifffahrt; Maritime Technik-, Wirtschafts- und Schifffahrtsmedizingeschichte; Geschichte des Schiffbaus der Werften- und Hafengeschichte; Sozialgeschichte des Seefahrt; Geschichte der Navigation, Ozeanografie, Meeresarchäologie und -meteorologie; Maritime Kunstgeschichte.

Die DGSM veranstaltet zusammen mit der Mitgliederversammlung eine mehrtägige themenbezogene öffentliche Jahrestagung an wechselnden Orten. In unregelmäßigem Rhythmus wird zu wissenschaftlichen Tagungen mit nationalen und internationalen Fachleuten aus Wissenschaft, Politik und Wirtschaft eingeladen.

Die Regionalgruppen in Berlin, HH, HRO, NRW, NS/HB, Thüringen, Vorpommern und ab Oktober 2014 auch in Bayern veranstalten Tagungen, Vorträge und Exkursionen. Jährlich wird eine schifffahrtshistorische Reise in Deutschland oder im europäischen Ausland angeboten.

Der Bezug des viermal im Jahr erscheinenden Magazins SCHIFF CLASSIC, des DGSM-Jahrbuchs mit wissenschaftlichen Beiträgen und der zweimal im Jahr gelieferten Mitgliederinformation „Der Signalgast“ sind im Jahresbeitrag enthalten. Weiterhin fördert die DGSM die Schriftenreihe „Beiträge zur Schiffahrtsgeschichte“, die zu Tagungsthemen oder zu durchgeführten und geförderten wissenschaftlichen Arbeiten herausgegeben wird.

Weitere Informationen finden Sie auf der DGSM-Website www.schiffahrtsgeschichte.de.

H. Peter Bunks



Winkspruch. Die Seiten der DGSM in SCHIFF CLASSIC

Redaktion: Jörg-M. Hormann
Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
E-Mail: jue.miesler@gmx.net

Internet:
www.schiffahrtsgeschichte.de
www.marinegeschichte.de

Aufnahme-Antrag

Stand: 01-2014

- Ich/wir möchte(n) Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. werden und beantrage(n) meine/unsere Mitgliedschaft. Der Jahresbeitrag beträgt z.Zt. 50 € pro Person / 65 € für (Ehe-)Paare, 25 € für Schüler/Studenten.
- Ich/wir möchte(n) einen einmaligen Förderbeitrag von .... € leisten und bitte(n) um eine entspr. Spendenbescheinigung (nur über 200,- € für das Finanzamt erforderlich)

Vor- und Zuname: ....

Titel: .... Geb.-Datum: ....

Straße: ....

PLZ/Ort: ....

Telefon: ....

Fax: ....

E-Mail: ....

Ich ermächtige die DGSM, die Mitgl.beiträge von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Ich weise meine Bank an, die von der DGSM von meinem Konto eingezogenen Lastschriften einzulösen.

BIC: ....

IBAN: ....

Ich wurde geworben / ich wurde auf die DGSM aufmerksam durch Name/Medium: ....

Datum ______________ Unterschrift ______________



Bitte hier abschneiden

Senden Sie bitte den unterschriebenen Anmeldantrag an: H. Peter Bunks, Dürerstraße 37, 28844 Weyhe



Handels-U-Boot DEUTSCHLAND

Unter Wasser nach Amerika

14. Juni 1916: Ein eigens zu diesem Zweck gebautes U-Boot startet in Bremen zur Trans-Ozeanfahrt in die USA. Unbewaffnet und mit Handelsgütern voll beladen, soll es dort wichtige Rohstoffe aufnehmen. Ein vergessenes Kapitel des Ersten Weltkriegs.

Von Ulf Kaack

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges errichtete die Seemacht Großbritannien eine Blockade der wichtigen deutschen Handelswege zur See. Immer weniger Schiffe fanden ihren Weg durch die Nordsee in die Häfen des Kaiserreiches. Das führte dazu, dass ab 1915 die kriegswichtigen Rohstoffe spürbar knapp wurden. Verschiedene Versuche, die Blockade über Wasser zu durchbrechen, scheiterten. Insbesondere Kautschuk zur Gummiherstellung und Nickel waren wichtige Importgüter, die nun in der Rüstungsindustrie fehlten. So entstand die unkonventionelle Idee, den Seehandel unter die Wasseroberfläche zu verlegen. Dies ist die spektakuläre Geschichte des zivilen und unbewaffneten Handels-U-Bootes DEUTSCHLAND – des ersten U-Bootes, das den Atlantik überquerte.

Gemeinsam mit der Deutschen Bank und der Reederei Norddeutscher Lloyd gründete der Bremer Kaufmann Dr. Alfred Lohmann am 8. November 1915 die Deutsche Ozean-Reederei (DOR). Vorweggegangen war zwei Monate zuvor der Vorschlag an das Reichsschatzamt, ein unbewaffnetes Fracht-U-Boot für den Handel mit den noch neutralen Vereinigten Staaten zu bauen. Die DOR wollte das Schiff finanzieren und die Bereederung übernehmen, so der Plan. Das Deutsche Reich sollte die Garantie für das eingesetzte Kapital und die Verpflichtung auf eine fünfprozentige Verzinsung übernehmen. Der zu erzielende Gewinn war dem Staatssäckel zugedacht.

Zeitgleich entstand im Krupp-Konzern eine ähnliche Idee. Das Unternehmen hatte wertvolles Nickel in den USA eingelagert, konnte dieses aber durch die englische Seeblockade nicht nach Deutschland bringen. Auch Krupp erwog deshalb die Möglichkeit des Transportes durch ein U-Boot. Als jedoch die Ideen aus Bremen bekannt wurden, die sich zudem schiffbaulich schneller realisieren ließen, beschlossen beide Interessengruppen eine Kooperation.

Mit ihrer Gründung erteilte die DOR den Auftrag für den Bau von zwei Handels-U-Booten mit einer Tragfähigkeit von jeweils 600 Tonnen an die Germaniawerft in Kiel. Die Finanzierung des ersten Bootes wurde von der DOR getragen, das zweite übernahm der Krupp-Konzern. Die Baukosten wurden pro Stück mit 2,75 Millionen Mark veranschlagt.

Unter völkerrechtlichem Schutz

Ganz bewusst sollten die beiden Frachtschiffe unter der zivilen Flagge der DOR fahren, die Besatzung setzte sich aus Seeleuten der nicht militärischen Handelsmarine zusammen. Da die Handels-U-Boote unbewaffnete Fahrzeuge waren, galten sie als zivile Schiffe und genossen damit den vollen völkerrechtlichen Schutz als Handelsschiff.



BLOCKADEBRECHER: Dem in die Weser einlaufenden Handels-U-Boot wird in dieser Darstellung des Marinemalers Willy Stöwer ein pompöser Empfang bereitet. Foto: ullsteinbild

EINLAUFEN: **Nach 8450 Seemeilen auf dem Atlantik hat das deutsche Handels-U-Boot wieder heimatliche Gewässer erreicht.** Foto: Sammlung Ulf Kaack

Mit der Auftragserteilung geriet die Bauwerft unter enormen Zeitdruck. Die Ablieferung des ersten Bootes sollte bereits im Frühjahr 1916 erledigt sein. Nie zuvor wurde auf einer deutschen Werft ein U-Boot von diesen Dimensionen gebaut. Geplant und auch realisiert wurden eine Rumpflänge von 65 Metern und eine Breite von 8,90 Metern. Die Überwasserverdrängung betrug 1440 Tonnen, in getauchtem Zustand 1820 Tonnen. Wegen des Fehlens von Bewaffnung und kriegswichtiger Ausrüstung waren die Raumaufteilung und die Formgebung des Rumpfes vollkommen anders als bei den militärischen U-Booten. Es gab keinerlei Erfahrungen mit den Unterwasser-Steuereigenschaften bei einem derart großen und vergleichsweise plumpen Bootskörper.

Bau im Eiltempo

Wegen des engen Terminplans wurden die Druckkörper der beiden Handels-U-Boote bei der Flensburger Schiffbau AG gefertigt. Der Innenausbau, der Einbau der Maschinenanlage sowie die vielen Detailarbeiten führte die Werft in Kiel durch.

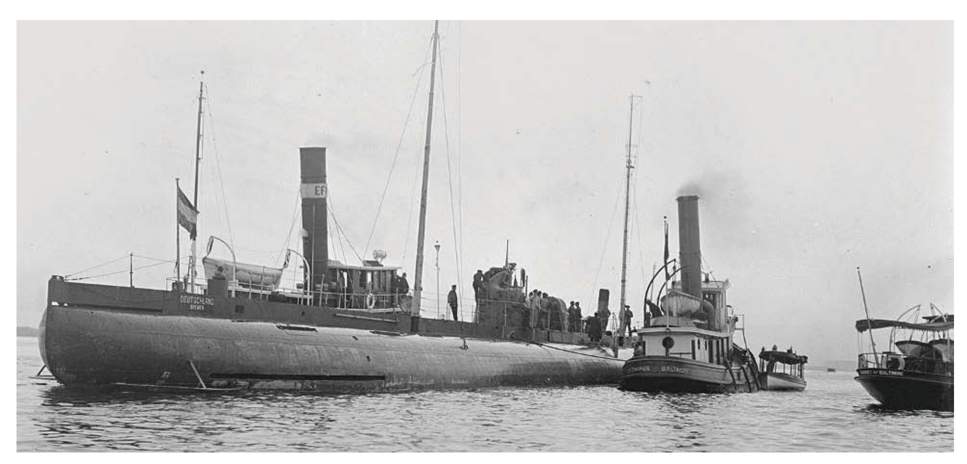
Als Antrieb wurden zwei nicht umsteuerbare GW-Generator-Dieselmotoren mit sechs Zylindern und einer Leistung von jeweils 400 PS bei 360 U/min eingebaut. Diese Motoren waren ursprünglich für zwei geplante Großkampfschiffe vorgesehen. Bei der Fahrt unter der Wasseroberfläche sorgten zwei bewährte Elektro-Doppelmaschinen, wie sie damals im U-Boot-Bau Standard waren, für den Vortrieb. Über Wasser wurde eine Höchstgeschwindigkeit von zehn Knoten erreicht, bei Tauchfahrten war für zwei Stunden eine maximale Geschwindigkeit von 6,7 Knoten möglich. Das Boot hatte 217 Tonnen Treiböl an Bord, was für einen Fahrbereich von 14 400 Seemeilen ausreichte.

Bereits fünf Monate nach der Auftragsvergabe, am 28. März 1916, lief das erste Boot vom Stapel und erhielt den Namen DEUTSCHLAND. Es folgten sechs Monate mit Probe- und Trainingsfahrten.

Am 23. Juni 1916 lief die DEUTSCHLAND zu ihrer ersten Handelsreise in die USA aus. An Bord: Kapitän Paul König und 28 Mann Besatzung – allesamt im Status von Zivilisten. In den Laderäumen trug der Unterwasser-Blockadebrecher 163 Tonnen Farbstoffe sowie Rohstoffe für die pharmazeutische Industrie im Handelswert von rund 60 Millionen Reichsmark. Außerdem fanden sich dort wichtige Bank- und Diplomatenpost. Bereits während der Bauphase hatte die DOR in einzelnen Chargen 1800 Tonnen Kautschuk in den Vereinigten Staaten gekauft und in Baltimore, dem Zielhafen der ersten Fahrt, eingelagert. Diese Menge reichte aus für drei Handelsreisen.

Atlantik-Transfer

Das Unternehmen beginnt mit dem Auslaufen in Kiel und führt durch den Nord-Ostsee-Kanal. In der Wesermündung werden noch einmal Papiere und Post übernommen.



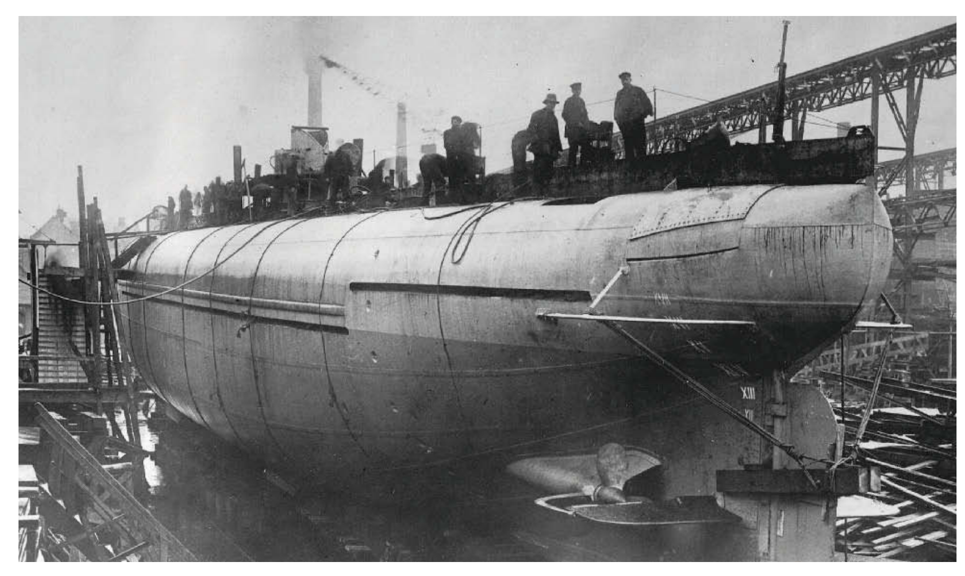
ASSISTENZ: **Drei amerikanische Schlepper begleiten die DEUTSCHLAND durch die Chesapeake Bay bis nach Baltimore.** Foto: Sammlung Ulf Kaack

Unter strengster Geheimhaltung – mit Ausnahme von Kapitän König kennt niemand an Bord das Ziel der Reise – wird nun ein westlicher Kurs gesteuert. Die Sicht ist klar, es weht ein steifer Wind.

Nach einigen Seemeilen dreht das zunächst begleitende Torpedoboot ab und steuert zurück auf die Küste zu. Die DEUTSCHLAND ist nun auf sich allein gestellt. Sämtliche denkbaren Not- und Routinemanöver werden durchgespielt. Alles klappt reibungslos.

Blockadebrecher

Man ist darauf bedacht, unentdeckt und unerkannt zu bleiben. Kommen andere Schiffe in Sicht, lässt Kapitän König den Kurs ändern oder geht kurzerhand auf Tauchstation. Die Begegnung mit einer U-Boot-Falle, einem als neutral getarnten bewaffneten Schiff, geht aufgrund der Vorsichtsmaßnahmen glimpflich aus. Einem auf die DEUTSCHLAND zulaufenden Zerstörer entkommen die Männer durch Alarmtauchen. Boot und Mannschaften kämpfen mit Stürmen und immer wieder mit technischen Defekten. Ständig ist die Wache auf der Brücke auf der Hut vor den teuflischen Seeminen dicht unter der Wasseroberfläche.



WERFTARBEIT: Deutlich erkennbar ist die bauchige Rumpfform zur Aufnahme einer möglichst großen Frachtmenge. Foto: Sammlung Ulf Kaack

Wegen der britischen Seeblockade mangelte es im Kaiserreich an kriegswichtigen Rohstoffen.

Bei einem sehr schwerem Sturm dringt die DEUTSCHLAND unerkannt in den Atlantik ein. Tagelang geht es in eintöniger Marschfahrt durch die hohen Wellen – eine enorme physische und psychische Belastung für die Crew. Doch es kommt noch schlimmer: Nach einer kurzen Schönwetterperiode gerät das Boot in einen ausgewachsenen Orkan. Teilweise kann kein Ausguck mehr gegangen werden, so hoch gehen die Wellen.

Als sich das Wetter allmählich bessert, markiert starker Schiffsverkehr, dass sich das Boot in unmittelbarer Nähe der amerikanischen Küste befindet. Noch einmal wird die exakte Position bestimmt, dann geht es in vorsichtiger Überwasserfahrt hinein in das amerikanische Hoheitsgebiet.

Am späten Nachmittag des 8. Juli 1916 sind Kap Henry und Kap Charles, die Ansteuerungen für den Zielhafen, erreicht. Der Lotsendampfer RELIEF kommt längsseits, ein Lotse geht an Bord. In Baltimore ist das Einlaufen der DEUTSCHLAND eine Sensation. Sie ist das erste U-Boot, das den Atlantik überquert hat. Unzählige Schiffe und Boote mit Schaulustigen kommen dem erfolgreichen Blockadebrecher entgegen. Journalisten berichten von dem Ereignis. Sie sorgen dafür, dass sich die Nachricht von der spektakulären Fahrt der DEUTSCHLAND wie ein Lauffeuer rund um den Globus verbreitet.



VOLKSHELD: Kapitän Paul König wurde zu einer Art „Superstar“ seiner Zeit. Foto: Sammlung Ulf Kaack

Inzwischen wird die Ladung der DEUTSCHLAND gelöscht. Ein kompliziertes und zeitaufwendiges Verfahren, denn die Stauung der in Kisten und Säcke verpackten Fracht sowie die kleinen Luken lassen den Einsatz großer Kräne nicht zu. Anschließend nimmt das Boot seine neue, für die Heimat bestimmte Fracht an Bord: 348 Tonnen Kautschuk, 341 Tonnen Nickel und 93 Tonnen Zinn. Ein detaillierter Stauplan wurde bereits vor Antritt der Fahrt von Ingenieuren der Bauwerft entworfen. Die berechnete Gewichtsverteilung muss für den exakten Bootstrimm peinlich genau eingehalten werden, alles muss rutschfest und seegangsicher gestaut sein.

Der Feind liegt auf der Lauer

Durch die weltweite Berichterstattung sind nun die Briten bestens über das Unternehmen der DEUTSCHLAND informiert. Das erfolgreiche Durchbrechen der Blockade und der Triumphzug der Deutschen in Baltimore werden in England als Schmach und Ehrverlust empfunden. Alles wird nun daran gesetzt, das feindliche Handels-U-Boot auf seiner Rückreise zu versenken. Die Londoner „Morning Post“ schreibt in ihrer Ausgabe vom 18. Juli 1916: „Die DEUTSCHLAND ist infolge ihrer U-Boot-Eigenschaften als Kriegsschiff anzusehen und ist als solches zu behandeln. Die Kriegsschiffe der Alliierten werden daher jede Gelegenheit wahrnehmen, um das Boot außerhalb der amerikanischen Hoheitsgrenze zu stellen, und werden es ohne Warnung versenken.“

Die Jagd beginnt

Doch es kommt anders: Am 1. August 1916 verlässt das U-Boot am späten Nachmittag den Hafen von Baltimore, begleitet von zahlreichen Booten mit Reportern und Fotografen. Im Schutze der Nacht werden die beiden Kaps passiert, unter der Wasseroberfläche verlässt das Schiff das sichere amerikanische Hoheitsgebiet. Kapitän König weiß, dass nun die britischen Kriegsschiffe auf ihn lauern. Außerdem haben die Engländer einheimische Fischer angeworben, die mit Netzsperren versuchen, ihn und sein Boot aufzuhalten. Doch er ist gewarnt. Unbehelligt gelangt die DEUTSCHLAND in den Atlantik,

EMPFANG: Die letzten Seemeilen auf der Weser gerieten für Boot und Besatzung zu einem Triumphzug. Foto: Sammlung Ulf Kaack

der ohne Zwischenfälle passiert wird. Das Wetter spielt mit, Begegnungen mit anderen Schiffen sind selten. Sie werden weiträumig umfahren.

Am Morgen des 23. August 1916 zeichnet sich die Silhouette von Helgoland an der Kimm ab. Heimatliche Gewässer sind erreicht, Torpedo- und Vorpostenboote nehmen den Blockadebrecher in ihre Mitte. Am Leuchtturm „Hohe Weg" in der Wesermündung wird der Anker geworfen. Mittels Telegrafie verbreitet sich blitzschnell die Nachricht von der glücklichen Heimkehr.

Die letzte Etappe der Reise nach Bremen gerät zu einem Triumphzug. Das Weserufer ist gesäumt von jubelnden Schaulustigen. Geschmückte Boote empfangen auf dem Fluss die über alle Toppen geflaggte DEUTSCHLAND. Allerorts untermalen Marschmusik und Böllerschüsse akustisch das Spektakel.

In Bremen macht die DEUTSCHLAND schließlich im Freihafen II am Schuppen 18 fest. Die Euphorie in der Hansestadt eskaliert fast, entwickelt sich zu einem nationalen Großereignis. Die damaligen Medien überschlagen sich in ihrer Berichterstattung. Im Bremer Rathaus findet ein Essen zu Ehren von Kapitän König und seiner Besatzung statt. Alles, was Rang und Namen hat in Politik, Adel und Gesellschaft, ist dabei.

Neben aller Begeisterung über die technische und nautische Pioniertat – es wurden 8450 Seemeilen absolviert, davon 190 Seemeilen in Tauchfahrt – und über die historische und kriegspsychologische Wirkung des Unternehmens, darf an dieser Stelle die wirtschaftliche Bedeutung der Handelsreise nicht verkannt werden: Allein aus dem Verkauf der Kautschuk-Ladung wurde ein Gewinn von etwa 17,5 Millionen Reichsmark erzielt – ein Vielfaches der Baukosten für beide Handels-U-Boote der DOR!

Die glücklose Schwester BREMEN

Während in Bremen die Ankunft der DEUTSCHLAND noch bejubelt und gefeiert wird, fallen bereits dunkle Schatten auf die von Nationalstolz getragene Welle der Euphorie. Bereits am 8. Juli 1916 wird das Schwesterschiff BREMEN von der Germaniawerft an die DOR übergeben. Nach der üblichen Ausbildungs- und Erprobungsphase macht sich am 21. August 1916 auch dieses zweite deutsche Handels-U-Boot von Kiel auslaufend auf den Weg in die Vereinigten Staaten. An Bord hat es 750 Tonnen Anilinfarben und Arzneimittel. Nach einem kurzen Stopp auf Helgoland nimmt die BREMEN unter dem Kommando von Kapitän Karl Schwartzkopf Kurs durch die britische Seeblockade in Richtung New London im US-Bundesstaat Connecticut. Doch dort kommt sie niemals an.

Seit dem Ablegen auf Helgoland fehlt nahezu jedes Lebenszeichen von der BREMEN. Lediglich zwei Funksprüche werden noch empfangen: der erste beim Passieren der deutschen Vorpostenkette, der zweite und letzte ist ein vereinbartes Kurzsignal dicht vor dem Seegebiet der Orkney-Inseln. Das Boot meldet, dass an Bord alles in Ordnung sei und der Durchbruch durch die Seeblockade kurz bevorstehe. Danach ist nur noch Schweigen im Äther.

Zunächst bestand noch die Hoffnung, dass die Funkanlage an Bord ausgefallen war. Doch Schiff und Besatzung blieben vermisst, ohne eine Spur zu hinterlassen. Lange Zeit wurde das Verschwinden von offizieller Seite geheim gehalten. Erst im Mai 1917 wur-

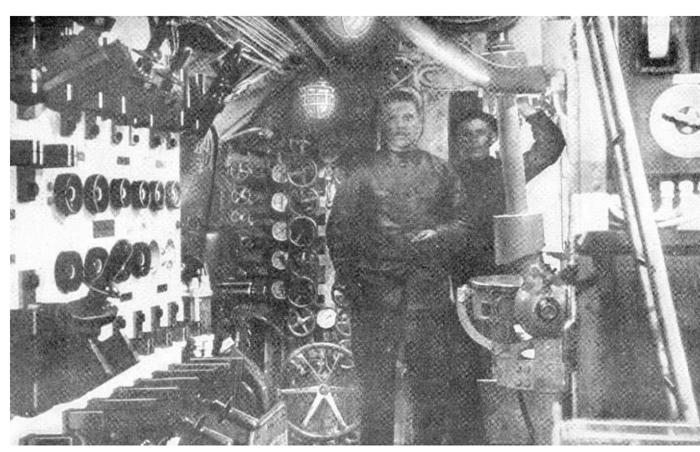


IN POSE: Kapitän und Mannschaft des Handels-U-Bootes waren nach ihrer Ankunft in Baltimore von Reportern und Fotografen eng umlagert. Foto: Sammlung Ulf Kaack

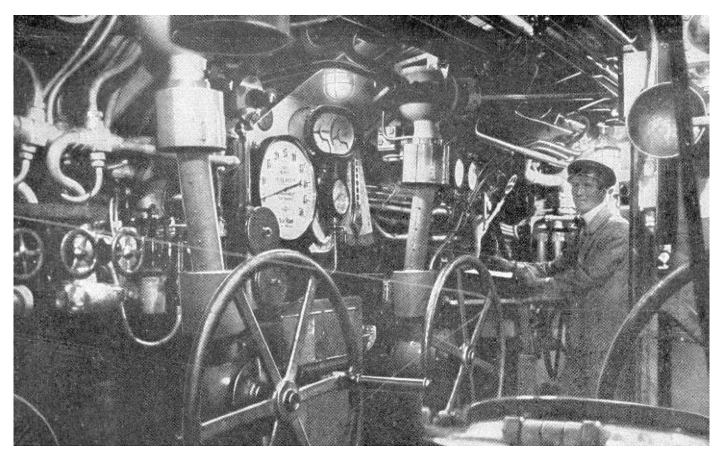
TECHNISCHE DATEN DEUTSCHLAND und BREMEN

Bauwerften	Germaniawerft/Flensburger SBG
Stapelläufe	28. März 1916/Sommer 1916
Indienststellungen	Mai 1916/8. Juli 1916
Länge	65 m
Breite	8,90 m
Tiefgang	5,30 m
Einsatzverdrängung	1512 t aufgetaucht 1875 t getaucht
Ladekapazität	750 t
Besatzung	29 Mann
Maximale Tauchtiefe	50 m
Maximale Reichweite	12 000 Seemeilen
Maschine	2 Dieselmotoren
Leistung	588 kW/800 PS
E-Maschine	2 Elektromotoren
Leistung	552 kW/750 PS
Geschwindigkeit	10 Knoten/18,5 km/h – aufgetaucht 6,7 Knoten/12,4 km/h – getaucht
Aktionsradius	12 000 sm
Besatzung	50 Mann + 6 Offiziere
Prisenkommando	19 Mann + 1 Offizier

EINBLICKE: Schnittzeichnung durch den Bootskörper vor dem Umbau zum U-Kreuzer. Foto: Sammlung Ulf Kaack



HERZSTÜCK: In der Zentrale der DEUTSCHLAND. Foto: Sammlung Ulf Kaack



SCHALTSTELLE: Die Tiefensteuerung in der Zentrale des U-Bootes. Foto: Sammlung Ulf Kaack

de die BREMEN von der DOR als verschollen erklärt und die Angehörigen der Besatzungsmitglieder wurden informiert.

Auch nach Ende des Ersten Weltkrieges konnte das Schicksal des Bootes nicht geklärt werden. Eine etwaige Versenkung hätten die Engländer mit Sicherheit als große Erfolgsmeldung publiziert. Was bleibt, sind vage Spekulationen: So meldete der britische Kreuzer MANTUA eine Kollision mit einem U-Boot-ähnlichen Objekt südlich von Island. Eine andere Theorie geht von einem Minentreffer aus. Als weitere Gründe stehen menschliches Versagen oder ein technischer Defekt im Raum.

Mit dem Kriegseintritt der Vereinigten Staaten endete die Ära der Handels-U-Boote.

Erneut in Richtung USA

Am 14. Oktober 1916 lief die DEUTSCHLAND wieder mit einer Ladung aus Farbstoffen, Chemikalien, Medikamenten, Wertpapieren, Edelsteinen und Post aus. Der Zielhafen war nun New London in Connecticut und wurde am 1. November 1916 erreicht. Die Rückladung bestand aus 378 Tonnen Kautschuk, 188 Tonnen Nickel, 146 Tonnen Eisenlegierung, 76 Tonnen Zinn und Silberbarren. Die gesamte Fracht hatte einen Wert von 140 000 Dollar.

Diese Rückreise wurde durch die Reparatur eines Schadens um vier Tage verzögert, den der amerikanische Schlepper ROBERT FALCON SCOTT an der DEUTSCHLAND im Hafen von New London verursacht hatte. Infolge eines unglücklichen Manövers rammte das U-Boot den Schlepper, wobei vier Amerikaner ums Leben kamen.

Das Boot kam am 10. Dezember 1916 unbehelligt und ohne Zwischenfälle wieder in Wesermünde, dem heutigen Bremerhaven, an. Diese zweite Reise erregte weitaus weniger Aufsehen und Medienrummel als der erste Törn über den Atlantik. Es war die letzte Fahrt der DEUTSCHLAND unter diesem Namen und ziviler Flagge.

Das weitere Schicksal

Der Kriegseintritt der USA am 6. April 1917 beendete die Ära der Handels-U-Boote des Ersten Weltkriegs. Die komplizierte und langwierige Beladung der DEUTSCHLAND für ihre dritte Reise hatte bereits begonnen, musste aber infolge der veränderten Situation wieder abgebrochen werden. Das Handels-U-Boot wurde zu einem U-Kreuzer umgebaut. Es trug nun den Namen U 155 und war mit zwei 15-cm-Geschützen und sechs Abgangstorpedorohren auf dem Oberdeck bewaffnet.

Bis Kriegsende versenkte es 43 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 118 373 BRT. Damit rangiert das Boot auf Platz 15 der erfolgreichsten deutschen U-Boote des Ersten Weltkrieges. Nach Beendigung der Kampfhandlungen musste U 155 an Großbritannien ausgeliefert werden. 1922 wrackte man den einstmaligen Stolz des Kaiserreiches in Morecombe ab. ⚓



UNGEWÖHNLICH: Bei den Kleinen Torpedoschnellbooten der Libelle-Klasse wurden die Torpedos über das Heck abgefeuert. Foto: Ulf Kaack

Museumscheck in der Sternschanze

Charme und Kompetenz

Seit Jahrhunderten wird die Ostseeinsel Dänholm militärisch genutzt. Der ideale Ort für ein Marinemuseum, das nicht viel von moderner Didaktik hält – und sich trotzdem einen hervorragenden Ruf geschaffen hat.

Von Ulf Kaack

Das Marinemuseum Dänholm führt gegenüber seinem westlichen Pendant in Wilhelmshaven, dem Aeronauticum in Nordholz und natürlich dem Militärhistorischen Museum in Dresden zweifelsfrei ein Schattendasein. Und doch – oder gerade deswegen – besticht es durch seine Vielfalt und die konservative Form der Präsentation. Es ist eine Sammlung für Entdecker, die erkundet werden will. So wunderbar „altbacksch“, dass es eine wahre Freude ist. Frei von modernen museumspädagogischen Konzepten und erhobenen Zeigefingern zur Meinungsbildung, findet der Besucher auf der kleinen Insel zwischen Stralsund und Rügen keine multimediale Erlebniswelt vor. In diesem Haus wohnen das Exponat und die Information, nicht das virtuelle Entertainment.

Dass der Zeitgeist der Moderne am Marinemuseum Dänholm bislang in weiten Teilen vorbeigeweht ist, macht es charmant. Es ist aber vor allem der Tatsache geschuldet, dass es – als Außenstelle des Kulturhistorischen Museums in Stralsund – durch die ehrenamtlich tätigen Mitglieder des Fördervereins initiiert, gestaltet und betrieben wird. Fernab großer Fördertöpfe, dafür mit Leidenschaft und persönlichem Engagement.

EXOTISCH: Ein großer Teil der Exponate auf dem Dänholm entstammt dem Bestand der Volksmarine. Foto: Ulf Kaack

MARINEMUSEUM

Die historische Sammlung in der Sternschanze hat dienstags bis sonntags von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Der Eintrittspreis beträgt 6 Euro, für Kinder, Jugendliche, Studenten etc. 3 Euro. Dazu kommen Sonder- und Gruppentarife. Führungen sind nach Absprache möglich.
www.marinemuseum-daenholm.beepworld.de

Schnellboot als Blickfang

Die Großexponate, präsentiert im Außenbereich, stammen überwiegend aus Beständen der DDR-Volksmarine. Hinterlassenschaften, die direkt vor Ort übrig waren als sie von der Zeitgeschichte überrollt wurden. Auf dem alleeartigen Zuweg begrüßt ein Leichtes Torpedoschnellboot vom Typ „Iltis“ die Gäste; 36 dieser bis zu 52 Knoten schnellen Einheiten waren bis 1977 im Dienst der DDR-Seestreitkräfte. Im Innenhof dann weitere Relikte der Marine- und lokalen Seefahrtsgeschichte: Minen und das entgegenwirkende Räumgerät, Tonnen und Seezei-



BEEINDRUCKEND: Ein Teil der neuzeitlichen Uniformensammlung, quer durch verschiedene Dienstgrade und Verwendungsreihen. Foto: Ulf Kaack



ANTIQUIERT: Ehemaliger Ausbildungsplatz für Funkgasten der Volksmarine. Foto: Ulf Kaack

chen, Schiffsschrauben, Motoren, eiserne Kanonen. Blickfänger ist hier der Kampf- und Transporthubschrauber vom Typ Mi-8 TB, der nach 13 Dienstjahren in der Volksmarine von der Bundesmarine weiter genutzt wurde und 1994 in die Dauerausstellung auf dem Dänholm gelangte.

Nicht weniger eindrucksvoll ist das Kleine Torpedoschnellboot vom Typ „Libelle", das erst unmittelbar vor der Wiedervereinigung aus der Flotte der Volksmarine genommen wurde. Das Besondere an dieser Einheit und ihren 33 Schwesterbooten: Die beiden Torpedorohre waren in den Bootskörper eingelassen und nur im hinteren Teil über der Wasserlinie kurz sichtbar. Abgefeuert wurden die Torpedos nach achtern mit dem Gefechtskopf nach vorn, sodass das abfeuernde Boot nach dem Schuss sofort abdrehen musste, um nicht selbst getroffen zu werden.

Entlang der Zeitachse

Im Inneren des Museums geht es der historischen Bausubstanz entsprechend recht beengt zu, wozu die Vielzahl der Exponate das ihrige zutut – im positiven Sinne. Die Architektur des ehemaligen Festungsgebäudes macht es den Museumsmitarbeitern wahrlich nicht einfach, die Vielfalt von Themen und Exponaten angemessen zu präsentieren. Jeder geschichtlichen Epoche ist ein Raum gewidmet. Beginnend mit der militärischen Frühgeschichte der Insel wird der Bogen über die Preußische und Kaiserliche Marine, die Reichs- und Kriegsmarine sowie Bundes- und Volksmarine bis in die Neuzeit gespannt. Im Zentrum der Darstellungen stehen zahlreiche Modelle, Gemälde zeitgenössischer Marinemaler, Dokumente und andere Exponate ihrer Zeit.

Dabei haben die Gestalter des Fördervereins verschiedene thematische Schwerpunkte gesetzt. Besondere Aufmerksamkeit wird der Präsenz der Seestreitkräfte auf dem Dänholm und in der (auf dem Festland gelegenen) Stadt Stralsund geschenkt. Ebenso der Geschichte der GORCH FOCK, den Marinefliegern in Parow, dem Kleinen Kreuzer STRALSUND, diversen Wrackfunden in der Region sowie dem Preußischen Marinedepot im Stralsunder Kronhafen. Zahlreiche Uniformen, Orden, Ausrüstungsgegenstände sowie technische Gerätschaften vermitteln einen plastischen Eindruck der historischen Ereignisse im Großen und Kleinen.

Keine offenen Fragen

Doch auch zivilen Themen geben die Museumsmacher Raum: dem Bau der Rügendamm-Brücke, den Leuchttürmen an der Küste der östlichen Ostsee sowie der Geschichte der DLRG, des Seenotrettungswesens der DGzRS und des Nautischen Vereins Stralsund. ⚓

HINTERGRUND Die Marine auf dem Dänholm

Die Insel Dänholm spielte in der Vergangenheit immer eine wichtige Rolle für den Schutz der Hansestadt Stralsund. Die Dänen nutzten sie als Ausgangspunkt mehrerer Eroberungszüge und auch die kaiserlichen Truppen Wallensteins erkannten ihren strategischen Wert und bauten Befestigungen. Schwedische Truppen errichteten im frühen 17. Jahrhundert die Sternschanze, die 1807 nach der Besetzung durch die Franzosen geschleift wurde. Nachdem Stralsund 1815 preußisch wurde, begann zügig die Neuerrichtung der Sternschanze. Zur Sternschanze gehörten zwei Gebäude.

Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden auf dem Dänholm ein Marinedepot und ein befestigter Hafen, in dem ab 1860 Dampfkanonenboote stationiert waren. Nach Bildung des Norddeutschen Bundes verlor der Standort jedoch seine strategische Bedeutung.

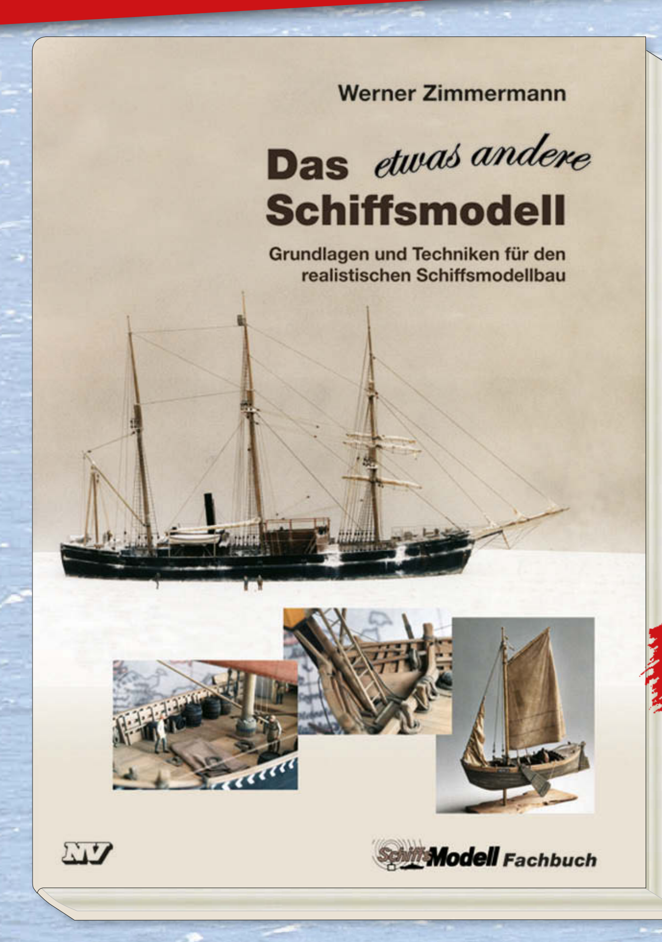


ZACKIG: Waffenausbildung für die NVA-Rekruten auf dem Dänholm. Foto: Sammlung Ulf Kaack

Im Oktober 1920 kehrten die „Blauen Jungs" auf den Dänholm zurück. Bis 1945 fand hier vor allem die militärische Grundausbildung des Offiziersnachwuchses der Kriegsmarine statt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wohnten Beschäftigte der nahen Volkswerft auf der Insel. Es entstand der Tonnenhof des Seehydrographischen Dienstes. Mitte der 1950er-Jahre etablierten sich die Seestreitkräfte der DDR schrittweise auf dem Dänholm. In den folgenden Jahrzehnten fanden hier die Grundausbildung sowie die Fachausbildung verschiedener Verwendungsreihen statt. Taucher, Köche, Sanitäter, Kraftfahrer sowie Waffenspezialisten erhielten hier ihr Spezialwissen. Nach der Wiedervereinigung hatte die Bundesmarine keine Verwendung für die Kasernen- und Hafenanlage.

Jetzt bis zu 65% reduziert!



Gleich bestellen!

Lieferung nur solange Vorrat reicht!

statt ~~€ 11,50~~
nur € 3,99

Für alle Modellbauer, die lernen wollen wie man historische Schiffsmodelle mit Hilfe von unbekannten Arbeitsmitteln noch authentischer gestalten kann.

104 Seiten
Best.-Nr. 60682

Konrad Algermissen
Hochseeschlepper FAIRPLAY IX
Vorbild und Modell
SchiffsModell Fachbuch

Nur noch wenige Ex. auf Lager

statt ~~€ 29,90~~
nur € 11,99

Unzählige Farbfotos zeigen das große Vorbild im Detail. Bauen Sie jetzt den Hochseeschlepper im Maßstab 1:100 nach.

69 Seiten · ca. 275 Abb.
Best.-Nr. 62165



Detaillierte Beschreibungen und viele Abbildungen erklären den Nachbau der LTS- und KTS-Boote der Volksmarine im Modell.

96 Seiten · ca. 194 Abb.
Best.-Nr. 61138



Fulmar, Tringa und Lucky Girl – in diesem Buch geht es um den Bau dieser Modelle nach Originalplänen.

152 Seiten · ca. 450 Abb.
Best.-Nr. 61155

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Ab € 15,– Bestellwert versandkostenfreie Lieferung



Dieses Buch thematisiert den Flugzeugträger GRAF ZEPPELIN inklusive Infos zur Geschichte und beschreibt den Bau des derzeit wohl einzigen Modells.

164 Seiten · ca. 322 Abb.
Best.-Nr. 61127



Alles Wissenswerte für Schiffsmodellbauer: vom Einbau der Antriebstechnik bis hin zum originalgetreuen Innenausbau.

94 Seiten
Best.-Nr. 60628



Ein Must-have für alle Neulinge und Einsteiger im Bereich des Dampf-Schiffmodellbaus. Bauen Sie sich eine Dampfmaschinenanlage.

152 Seiten · ca. 135 Abb.
Best.-Nr. 61159



Jeder Anhänger der SAR-Boote braucht dieses Buch. Es zeigt, welche Möglichkeiten Bausatzmodelle bieten und wie man diese aufbaut.

128 Seiten · ca. 294 Abb.
Best.-Nr. 60692



Raketenschnellboote sind vorbildgetreue und gleichzeitig schnelle Modelle. Bauen Sie jetzt die Originale der Volksmarine nach.

88 Seiten · ca. 235 Abb.
Best.-Nr. 61613

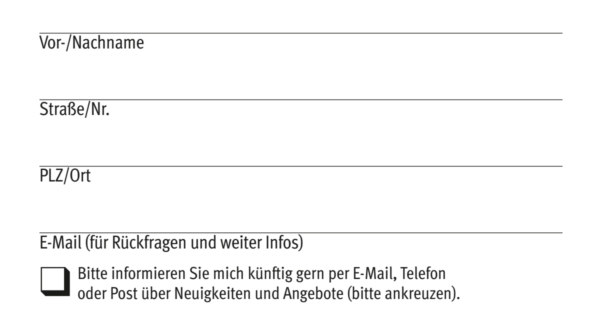


Lernen Sie jetzt alles über vorbildgetreue Nachbauten von Schiffen der ehemaligen Kaiserlichen Marine inklusive geschichtlichem Hintergrund.

88 Seiten
Best.-Nr. 60675

✗ Ja, ich bestelle folgende Bücher auf Rechnung:

GeraMond



Vor-/Nachname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

E-Mail (für Rückfragen und weiter Infos)

☐ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Datum/Unterschrift ✗

Anzahl	Best.-Nr.	Titel	Preis in €

Ab € 15,– Bestellwert versandkostenfrei*



Coupon ausschneiden und einsenden an: GeraMond Leserservice, Postfach 1280, 82197 Gilching

Telefon: 0180-532 16 17** Fax: 0180-532 16 20**



www.geramond.de

* Ab Rechnungswert € 15,– und nur innerhalb Deutschlands; sonst in D zzgl. Porto € 2,95, ins Ausland abweichend
** 14 Ct./Min. aus dt. Festnetz

WA.Nr. 62000808222

Feuerschiff ELBE 1

„Wir sind draußen, wenn der Rest in den Hafen flüchtet!“

Vier Jahrzehnte lang lag die ELBE 1 weit draußen vor der Elbmündung fest an der Kette, damit andere Schiffe sicher vor der deutschen Nordseeküste navigieren konnten. Heute ist das Feuerschiff ein fahrendes Museum. Von Ulf Kaack



GEMALT: Die in Cuxhaven lebende Malerin Elke Timmermann wählte das prägnante Feuerschiff als Motiv für eines ihrer Ölgemälde. Foto: Ulf Kaack

AUF KLEINER FAHRT: Mehrfach im Jahr läuft die ELBE 1 mit Gästen an Bord die Hochseeinsel Helgoland an. Foto: Bernhard Fuchs



Dreimal dröhnt das mächtige Typhon auf. Laut und sonor. Langsam schiebt sich die BÜRGERMEISTER O'SWALD II – besser bekannt unter der Bezeichnung Feuerschiff ELBE 1 – aus dem Hafen und passiert an ihrer Backbordseite die Alte Liebe, das maritime Wahrzeichen Cuxhavens. Kurs West, Ziel Helgoland – so heißt es heute auf der „Roten Lady", wie das Schiff auch liebevoll genannt wird. Denn nach ihrer aktiven Dienstzeit hat sich der Feuerschiff-Verein Elbe 1 seit 2001 dieses weltweit größten Feuerschiffes angenommen. Die Enthusiasten halten es mit viel Liebe in Schuss, vor allem aber in Fahrt.

Vier Jahrzehnte lang – von 1948 bis 1988 – war die BÜGERMEISTER O'SWALD II als schwimmendes Seezeichen im Einsatz: auf Position Elbe 1 in der Deutschen Bucht, wo das Elbfahrwasser in die Nordsee übergeht – 54° 0 0 N, 8° 10 40 O, so die Koordinaten 24,0 Seemeilen (= 44 Kilometer) nordwestlich von Cuxhaven und 13,5 Seemeilen (= 25 Kilometer) südlich von Helgoland. Ihre Laterne wies den in die Elbe einlaufenden Schiffen den sicheren Weg ins Fahrwasser, vorbei an Untiefen und Mahlsänden. 15 Meter über dem Meer schickte die 2000 Watt starke Lichtquelle ihre Kennung für fünf Sekunden ins Dunkel der Nacht, um dann für fünf Sekunden zu verlöschen. Bei guter Sicht war das Feuer, je nach Augenhöhe des Betrachters, bis zu 30 Seemeilen weit zu sehen.

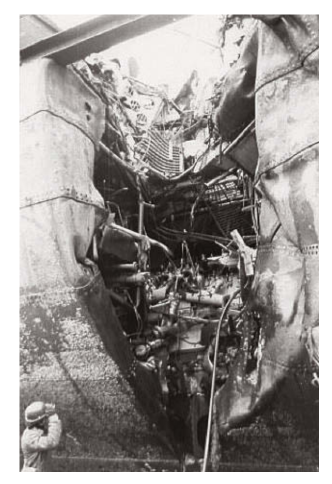
Ebenso bedeutsam waren die Nebelsignalanlagen der ELBE 1. Bei schlechter Sicht schickte das gewaltige Horn im Vortopp alle

VOR ANKER: Am 7. November 1948 wurde die ELBE 1 erstmals auf ihrer Position ausgelegt. Foto: Feuerschiff-Verein ELBE 1

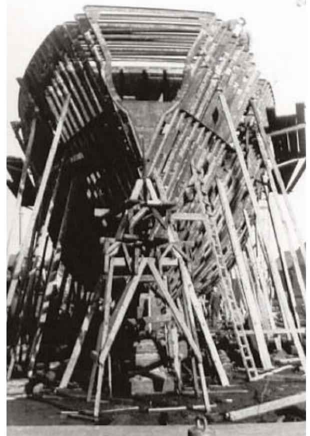
30 Sekunden die Kennung EL (ein kurzer Ton, Pause und anschließend kurz – kurz – lang – kurz – kurz) mit 300 Hertz unüberhörbar sechs bis acht Seemeilen über die Nordsee. Ebenso ein von anderen Schiffen peilbares Funksignal. Ein Unterwasserschallsender, dessen Impuls bei Bedarf angefordert werden konnte, wurde indes nie benötigt und 1960 demontiert.

ELBE 1 wurde am 22. April 1988 nach 40 Jahren Dienst in der Elbmündung eingezogen, sein Nachfolger war das 26 Meter lange unbemannte Feuerschiff UFS 2. Es kenterte während des Orkans „Anatol" in der Nacht zum 4. Dezember 1999 und wurde nicht ersetzt. Damit endete die über 184-jährige Ära der Feuerschiffe auf der Position Elbe 1, wo heute eine rot-weiße Leuchttonne mit einem Ball-Toppzeichen ausgebracht ist.

Trotz der sehr elegant gestalteten Rumpfform, die der eines Segelschiffes nachempfunden ist, ist die Konstruktion von ELBE 1 äußerst robust. Das muss auch so sein, lag das Feuerschiff doch bei nahezu jeder Schwerwettersituation und bei Eisgang in der Elbmündung. Ein drei Tonnen wiegender Pilzanker an einer 250 Meter langen Kette fixierte es auch bei heftigstem Seegang auf seiner Position, selbst wenn alle anderen Schiffe längst den schützenden Hafen angelaufen hatten. „Unsere Kennung bringt die Schiffe sicher an den Sandbänken vorbei in den Hafen", sagt Schauspieler Jan Fedder in der Verfilmung von „Das Feuerschiff" aus der Feder von Siegfried Lenz. „Ein Feuerschiff verlässt seine Position nie. Solange wir an Bord sind, können die da draußen sich auf uns verlassen!"



KOLLISION: 1970 rammte ein Frachter das Feuerschiff. Sieben Monate dauerte die kostspielige Reparatur.
Foto: Feuerschiff-Verein ELBE 1



SOLIDE: Jos. L. Meyer baute das Schiff in robuster Querspanten-Fertigungsweise mit genieteter Außenhaut.
Foto: Meyer Werft



MOMENTAUFNAHME: Vor dem Seitenablauf des zur Hälfte fertiggestellten Feuerschiffs am 2. Juni 1943 auf der Bauwerft. Foto: Meyer Werft

Verlässliches Schiff

Das Leben auf der BÜRGERMEISTER O'SWALD II verlief meistens in ruhigen, vorgegebenen Bahnen. Das Schiff hatte unter allen Umständen ständig auf seiner Position zu bleiben. Während der turnusgemäßen Werftzeiten wurden ein Reservefeuerschiff oder eine Leuchttonne ausgelegt.

Die Besatzung bestand bei seiner Indienststellung aus 27 Männern, die in drei Schichten ihren zweiwöchigen Dienst versahen. Dann schlossen sich sieben Tage Freitörn an. Später wurde das Personal an Bord schrittweise reduziert, viele Arbeitsbereiche konnten durch neue technische Systeme wesentlich entlastet werden. In den 1980er-Jahren schließlich bestand eine Crew üblicherweise aus Kapitän, Steuermann, dem Leitenden Maschinisten, zwei Maschinisten, Koch,

Bootsmann, zwei Motorenwärtern, zwei Funkern und vier Matrosen.

Zu den Aufgaben des Feuerschiffs gehörte außerdem der Schiffsmeldedienst. Die Daten aller ins Elbfahrwasser ein- oder auslaufenden Schiffe – und damit wichtige Informationen für Häfen, Schleusen, Reedereien und Behörden – wurden zunächst mittels Tastfunk, später über UKW-Sprechfunk an die Landstation in Cuxhaven übermittelt. Dabei war die Funkstation auf der BÜRGERMEISTER O'SWALD II rund um die Uhr besetzt. Nachts fand die Schiff-zu-Schiff-Kommunikation bis zum Aufkommen des Sprechfunks üblicherweise mit der Morselampe statt.

Gefahrvoller Job

Mehrmals täglich meldete die Besatzung meteorologische und hydrologische Messdaten auf das Festland. Außerdem nahm sie polizeiliche Aufgaben wahr, indem sie die Einhaltung der Seestraßenordnung und der Seewasserstraßenordnung überwachte.

„So sehr Feuerschiffe auch von einer Aura der Ruhe und Langmut umgeben sind, so gefahrvoll war der Job für Schiff und Besatzung", weiß Hermann Lohse, Kapitän der ELBE 1 und Vorsitzender des Vereins. „Unser Vorgänger sank 1936 in schwerem Orkan und alle 15 Besatzungsmitglieder verloren dabei ihr Leben."

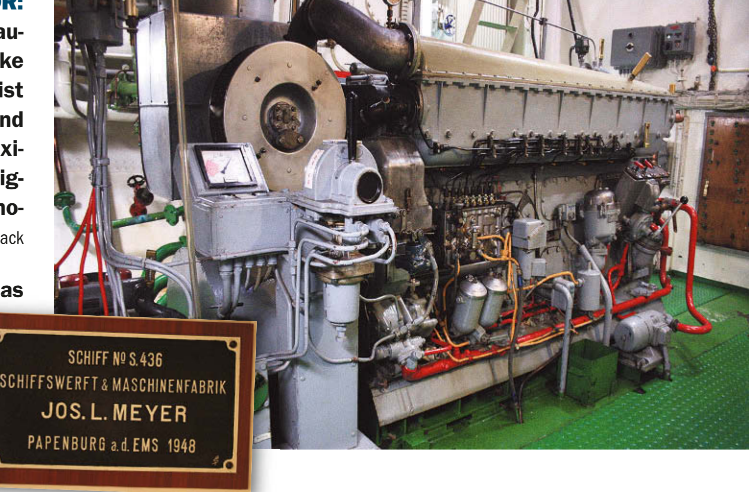


IM DOCK: Alle fünf Jahre kommt ELBE 1 zur Pflege und Kontrolle des Unterwasserschiffs in die Werft. Foto: RaBoe

Vor der geplanten Sprengung 1945 wurde das Feuerschiff, durch geöffnete Bodenventile, kontrolliert versenkt.

Auch die BÜRGERMEISTER O'SWALD II erlitt viele schwere Blessuren während ihrer Dienstzeit. Sie war in mehr als 50 Kollisionen verwickelt. Neben Sturm und Strömung war vor allem dichter Ne-bel eine Gefahr. Kapitän Lohse: „Dann gab das Schiff alle 30 Sekunden seine Signal-töne mit dem Luft-Nebel-Schallsender von sich. Daran orientierten sich die Kapitäne der in die Elbe einlaufenden Schiffe, wobei es in der ‚dicken Suppe' regelmäßig zu Rammstößen kam."

Die schwerste Havarie ereignete sich am 11. März 1970, als der argentinische Frachter RIO CAR CARANA im dichten Nebel die Steuerbordseite der BÜRGERMEISTER O'SWALD II rammte. Der Steven bohrte sich hinter dem Laternenturm tief in den massiven Stahl des Feuerschiffs. Der Maschinenraum lief voll und das Heck sackte ab. Ein großer Teil der Besatzung rettete sich von Bord, während einige Männer dort blieben, um ein Sinken des leckgeschlagenen Schiffs zu verhindern. Tatsächlich gelang es ihnen gemeinsam mit den Besatzungen des Tonnenlegers WALTER KÖRTE und des Eisbrechers EISFUCHS, den Havaristen schwimmfähig zu halten und nach Cuxhaven zu schleppen. Die Reparatur kostete 1,6 Millionen Mark und nahm sieben Monate in Anspruch. Unter anderem mussten große Teile der Maschinenanlage ersetzt werden.



HAUPTMOTOR: Der 1970 eingebaute, 650 PS starke MTU/MAN-Diesel ist unverwüstlich und sorgt für eine maximale Geschwindigkeit von zehn Knoten. Foto: Ulf Kaack

ORIGINAL: Das Werftschild auf dem Hauptdeck. Foto: Ulf Kaack

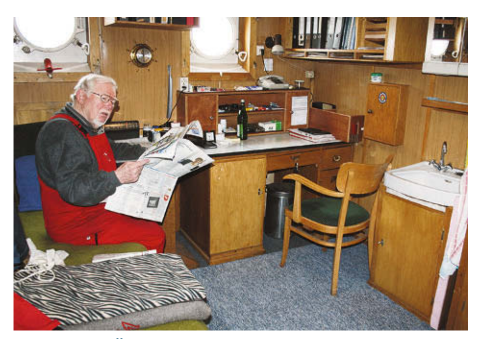


KÜCHENCHEF: In der Kombüse zaubert Schiffskoch Detlef Wojan für Gäste und Crew allerhand Leckeres. Foto: Ulf Kaack

Damals wurde der ursprüngliche, 500 PS starke Dieselmotor gegen einen schnell laufenden Achtzylinder-Viertaktdiesel mit Abgasturbolader und 650 PS des Herstellers MTU getauscht. Gerade einmal 4000 Betriebsstunden hat das blitzblanke Aggregat bis heute absolviert. „Eigentlich ist diese Hauptmaschine für den Antrieb einer Lokomotive gebaut worden“, berichtet der Leitende Maschinist „Chief“ Heinz Peters. „Geplant war der Einbau eines 1000-PS-Motors. Da dieses Aggregat aber nicht sofort lieferbar war und das Wasser- und Schifffahrtsamt die Station schnellstmöglich wieder vollwertig besetzen wollte, kam die kleinere Variante zum Einsatz. Damit ist das Schiff im Fahrbetrieb leicht untermotorisiert.“

Im Reich des Chiefs

Der 80-jährige Cuxhavener kennt sich bestens aus, arbeitete er doch zehn Jahre lang als Funkmaschinist auf ELBE 3. Als Rentner hat er sich, wie alle seine ehrenamtlichen Mitstreiter, mit ganzem Herzen der BÜRGERMEISTER O'SWALD II verschrieben. Er ist verantwortlich für die gesamte Bordtechnik – von der Glühbirne bis zur Hauptmaschine. Ganz offensichtlich macht er diesen Job in Perfektion, denn der riesige Maschinenraum präsentiert sich über alle drei Decks hinweg in hervorragendem Zustand: „Das ist eine Selbstverständlichkeit“, sagt er. „Meine Kollegen und ich arbeiten hier so, dass jeden Tag der Germanische Lloyd zu einer technischen Kontrolle an Bord kommen könnte.“



PENSIONÄR: **Chief Heinz Peters auf seiner Kammer. Seit er als Maschinist der ELBE 3 in den Ruhestand ging, arbeitet er ehrenamtlich auf ELBE 1.** Foto: Ulf Kaack

Während des aktiven Dienstes von ELBE 1 kam die Hauptmaschine nur im Fahrbetrieb zum Einsatz. Über ein Wende- und Untersetzungsgetriebe wurde die Drehzahl des Schnellläufers reduziert und auf den Propeller übertragen. „Maximal sind zehn Knoten damit drin“, meint Heinz Peters. „Ein bisschen wenig für den Gezeitenstrom vor der deutschen Nordseeküste, aber mit etwas Gelassenheit kann man gut damit klarkommen.“

In Betrieb vor Anker liegend, übernahm ein kleinerer Hilfsdiesel die Versorgung des Bordnetzes. Rund um die Uhr lief einer von insgesamt drei „Jockeln“, denn die umfangreiche Technik, besonders die Laterne, benötigt eine Menge Energie. Umformer stellen von zwölf bis 380 Volt die ganze Palette zur Verfügung.

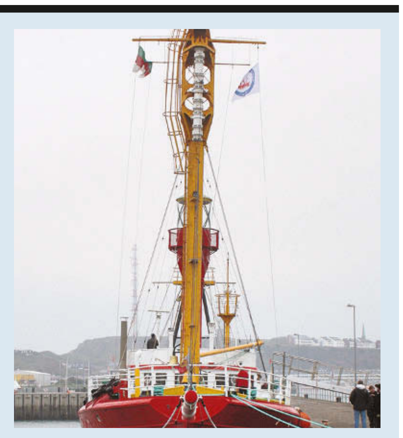
Alle fünf Jahre muss die BÜRGERMEISTER O'SWALD II ins Trockendock. Das ist Pflicht. Dann wird das Unterwasserschiff ge-

DATEN Technische Daten und Ausrüstung

Auftragsvergabe	12.02.1939
Kiellegung	04.09.1941
Stapellauf	02.06.1943
Erste Auslegung	07.11.1948
Außerdienststellung	22.04.1988
Bauwerft	Josef L. Meyer, Papenburg
Heimathafen	Cuxhaven
Internationale Rufzeichen	DFPB
IMO-Nummer	8137548
MMSI-Nummer	218004000
Rumpf	Genieteter Schiffbaustahl
Länge mit Klüverbaum	57,30 m
Breite	9,55 m
Tiefgang	4,72 m
Max. Geschwindigkeit	10 Knoten
Verdrängung	Rund 1000 t
Vermessung	642 BRT
Hauptantrieb	MTU/MAN-Tauchkolbenmotor mit Abgasturbolader
Typ	MA8R 362 TB60
Verfahren	Viertakt-Diesel
Zylinder	8
Leistung	480 kW (650 PS) bei 1600 U/min
OPTIK DER LATERNE	
Typ	Gürtellinse
Hersteller	Wilhelm Weule, Goslar
Aufhängung	Kardanisch
Tragweite	23 sm, heute 17 sm
Brennweite	300 mm
Feuerhöhe	15 m
Kennung	10 s Gleichtakt, (5 s hell/5 s dunkel)
Glühlampe	2000 W, heute 1500 W
Hersteller der Laterne	Pinsch, Berlin



LAUTSTARK: **Die Schiffsglocke ist üppig dimensioniert, um bei Nebel den sich nähernden Schiffsverkehr rechtzeitig zu warnen.** Foto: Ulf Kaack



SIGNALWIRKUNG: **Der Luftschallsender im Hauptmast entwickelte im dichten Nebel eine hohe Signalwirkung.** Foto: Ulf Kaack



BEATMET: **Mächtige Lüfter sorgen unter Deck für reichlich Sauerstoff, besonders für den Dauerbetrieb der Dieselgeneratoren.** Foto: Ulf Kaack



SCHWERGEWICHT: **Unter dem Bugspriet ist knapp über der Wasseroberfläche der mächtige Pilzanker positioniert.** Foto: Ulf Kaack



FESTGEMACHT: Das „pensionierte“ Feuerschiff am Liegeplatz Alte Liebe im Heimathafen Cuxhaven. Foto: Feuerschiff-Verein ELBE 1

reinigt und mit neuer Farbe versehen. Die außenbords führenden Armaturen sowie die Buchse von Antriebswelle und Ruderschaft werden kontrolliert und neue Opferanoden angebracht. Um die Kosten gering zu halten, erledigen die Mitglieder des Feuerschiff-Vereins einen großen Teil dieser Arbeiten.

„Vierzig Jahre lang hat die BÜRGERMEISTER O’SWALD II weit draußen an der Kette gelegen, darum ist es uns wichtig, dass dieses maritime Denkmal in Fahrt bleibt.“

Mit rund 30 Passagieren läuft die ELBE 1 heute zu einem Tagestörn nach Helgoland. Eine gemütliche Seereise. Neuwerk und Scharhörn werden passiert. Die Gäste genießen das besondere Flair des Feuerschiffs, sein historisches Ambiente und die betagte Technik.

Kurs Helgoland

„Vierzig Jahre lang hat die BÜRGERMEISTER O’SWALD II weit draußen an der Kette gelegen, darum ist es uns wichtig, dass dieses maritime Denkmal in Fahrt bleibt und interessierten Menschen offensteht“, erklärt Hermann Lohse das Konzept seines Vereins. „Mit den Fahrten nach Helgoland und zu verschiedenen maritimen Ereignissen hier an der Küste bieten wir unseren Gästen ein besonderes Erlebnis, und über den Fahrpreis, die Bordgastronomie und unseren Museumsshop wird ein wichtiger Beitrag zum Erhalt des Schiffes geleistet. Darüber hinaus kann die ELBE 1 zu festen Öffnungszeiten an ihrem Liegeplatz an der Alten Liebe als Museumsschiff besichtigt werden.“

Der wichtigste Mann an Bord ist der Smutje, wird landläufig nicht zu Unrecht behauptet. Auf der ELBE 1 kann diese Aussage sinnbringend auf das gesamte Gastro-Team ausgedehnt werden. In der Kombüse auf dem Hauptdeck zaubert Schiffskoch Detlef Wojan für Gäste und Crew allerhand Leckeres, das von den ehrenamtlichen Mitarbeitern auf dem Bootsdeck kredenzt wird.

Das Leben des Feuerschiffs begann dramatisch, wie der Blick in die Vergangenheit offenbart: Nachdem seine Vorgängerin, die BÜRGERMEISTER O’SWALD I, am 27. Oktober 1936 im schweren Orkan auf ihrer Position verloren ging, wurde die nautisch äußerst wichtige Position zunächst mit dem 1906 gebauten Reservefeuerschiff NORDERNEY 1 besetzt. Den Auftrag für einen Ersatzbau erhielt am 13. Februar 1939 die Werft Jos. L. Meyer in Papenburg. Die Kiellegung fand kriegsbedingt erst am 4. September 1941 unter der Baunummer S 436 statt, der Stapellauf folgte schließlich am 2. Juni 1943.

Unter schwierigen Bedingungen

„Materialknappheit und die Priorität kriegswichtiger Schiffbauprojekte verzögerten die Fertigstellung bis zur Kapitulation im Mai 1945“, berichtet Uwe Wensauer, der als ehemaliger Funk- und Nachrichtentechniker der Bundesmarine auf der ELBE 1 für die Kommunikationseinrichtungen verantwort-

INFORMATION Ehrenamtliches Engagement

Nach Außerdienststellung hat die Stadt Cuxhaven die ELBE 1 von der Bundesrepublik Deutschland erworben. Vertraglich vereinbart wurde die Verpflichtung des neuen Eigentümers, das Feuerschiff als nautisch-technisches Denkmal in einem betriebsbereiten Zustand zu erhalten und es der Bevölkerung zur Besichtigung vorzuhalten. Diese Aufgabe hat in vollem Umfang der „Feuerschiff-Verein ELBE 1 von 2001 e. V.“ übernommen. Von den 350 Vereinsmitgliedern gehören 40 der aktiv arbeitenden Crew an. Zwei festangestellte Mitarbeiter, zwei Bürgerarbeiter sowie zwei Absolventen eines freiwilligen sozialen Jahres in der Denkmalpflege gehören außerdem zum Team. Das Schiff ist in die Liste der Denkmale bei der Bezirksregierung Lüneburg eingetragen. Darüber hinaus widmet sich der Verein der Erforschung und Dokumentation der langen Historie der bemannten ELBE-Feuerschiffe. Weitere Informationen über den Feuerschiff-Verein sowie Möglichkeiten von Fördermitgliedschaften, Spenden und Sponsoring gibt es unter der Adresse www.feuerschiff-elbe1.de im Internet.



BRÜCKE: Kapitän Hermann Lohse (hinten) gibt dem Rudergänger den Kurs vor und navigiert die ELBE 1 souverän in die Deutsche Bucht nach Helgoland. Foto: Ulf Kaack

lich ist. Neben seinen Aufgaben als Rudergänger führt er außerdem Besuchergruppen über das Museumsschiff und kümmert sich um die Schiffshistorie.

„Als die alliierten Truppen im April 1945 näher rückten, sollte das halbfertige Schiff von Wehrmachtsangehörigen gesprengt werden", erklärt Wensauer. „Dem kamen die Werftarbeiter jedoch zuvor. Sie öffneten die Bodenventile und versenkten das Schiff praktisch kontrolliert. Später wurde es gehoben und weitergebaut. Unter den schwierigen Nachkriegsverhältnissen dauerte die Fertigstellung nochmals dreieinhalb Jahre."

Das Schiff wurde in robuster Querspanten-Fertigungsweise mit genieteter Außenhaut gebaut. „Überall dort, wo heute Schweißnähte statt Nieten zu sehen sind, ist es aufgrund von Kollisionen repariert worden", plaudert Kapitän Lohse.

Robuste Bauweise

Wichtiges Konstruktionsmerkmal ist außerdem eine hohe Stabilität, um eine maximale Kentersicherheit zu erzielen. Die durch den tiefliegenden Gewichtsschwerpunkt auftretenden harten Bewegungen wurden durch einen überdimensionierten Schlingerkiel, festen Ballast sowie ein ausgeklügeltes System aus Stabilitäts- und Schlingertanks ausgeglichen. Im Orkan richtete sich die BÜRGERMEISTER O'SWALD II auch nach Krängungen von bis zu 75 Grad wieder auf. In solchen Fällen verhinderten die wasserdichten Türen und die elektromechanisch zentral schließbaren Lüfter das Eindringen von Seewasser.

„Größere Schäden durch Seeschlag sind an dem Feuerschiff nie entstanden", berichtet Schiffshistoriker Uwe Wensauer. „Allerdings wurde es mehrfach durch Sturm mit schleifendem Anker von seiner Position vertrieben. Es hat auch einige Ankerkettenbrüche gegeben. Aber dank seiner Hauptmaschine konnte sich unsere ELBE 1 immer selbst helfen."

Auf der Brücke

Wie auf allen Schiffen laufen auch auf der BÜRGERMEISTER O'SWALD II sämtliche Fäden auf der Brücke zusammen. Immer wieder wurde hier im Laufe der Jahre die Ausrüstung der aktuellen technischen Entwicklung angepasst. Neben dem Kompass sowie den Bedienelementen für das Ruder und die Maschine befinden sich im Brückenpult zwei Radargeräte, eine AIS-Anlage und ein GPS. Sie sind zur Positionsbestimmung besonders bei schlechten Sichtverhältnissen essenziell. Als nautisches Back-up kommt bei den Fahrten zusätzlich eine GPS-gestützte elektronische Seekarte zum Plotten des Kurses und zur Bestimmung der Position zum Einsatz. Zum Funken befinden sich im Fahrpult eine GMDSS-Anlage und ein zweites UKW-Gerät. Außerdem ist darin für längere Fahrten ein Inmarsat C-Gerät integriert.

Den Kartenraum hinter der Brücke dominiert der große Tisch für die Seekarten. An der Wand ist ein Schapp zur Aufnahme der

HINTERGRUND Die Ära der Feuerschiffe

Als erstes behelfsmäßiges Feuerschiff in Deutschland gilt ein ab 1774 mit einer Signallampe ausgerüstetes Lotsenschiff auf der Unterelbe. 1815 wurde mit dem Eiderfeuerschiff, einer Eiderlotsengaliote, ein Leucht- und Lotsenschiff mit einer Öllampe im Großmast ausgebracht. Im Jahr darauf kam mit der Kuff SEESTERN das erste Elbfeuerschiff zum Einsatz, das 1824 mit seiner gesamten Besatzung im Sturm verloren ging. Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden weitere Feuerschiffstationen auch in der Ostsee. Die ursprünglichen Feuerschiffe waren besonders stabil gebaute Segler oder Lotsenkutter aus Holz, die für diesen Zweck entsprechend umgebaut waren. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Rümpfe zunehmend aus Stahl gefertigt und Maschinen als Antrieb eingebaut. Vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs sicherten 19 Feuerschiffe die deutsche Nordseeküste, neun schwimmende Leuchtfeuer lagen vor der Ostseeküste. Doch von nun an ging die Zahl der Stationen – bedingt durch den Bau von Leuchttürmen und dem technischen Fortschritt im Bereich der Navigation – stetig zurück. Zwar wurden nach dem Zweiten Weltkrieg mit ELBE 1 und BORKUMRIFF noch zwei Neubauten in Dienst gestellt, doch endete die Ära der bemannten Feuerschiffe mit der Ausmusterung dieser beiden Einheiten im April und Juli 1988. Ersetzt wurden sie durch automatisierte Feuerschiffe und Tonnen.



FUNKRAUM: Zu den Aufgaben gehörte der Schiffsmeldedienst, zunächst per Morsetaste und später über UKW-Sprechfunk übermittelt.



MULTIFUNKTIONAL: Die Messe erfüllt heute auch die Funktion eines Trauzimmers, wenn sich ein Paar auf ELBE 1 das Ja-Wort gibt.



Fotos (5): Ulf Kaack

STAHLWERK: Die mächtig dimensionierte Ankerwinsch ist nötig, um das Feuerschiff auch bei schwerstem Sturm auf der genauen und für alle Schiffe verlässlichen Position zu halten.



ANTIK: Maschinenstand mit der „Kladde des Chiefs" und der funktionierenden Bordsprechanlage.



BEI ALARM: Das Feuerschiff verfügt über sämtliche vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen.

Signalflaggen montiert, darunter eine Schalttafel zur Kontrolle und Aktivierung der Verschlussanlage. Im Notfall wird von hier aus der Generalalarm ausgelöst.

Präzision beim Anlegen

Das Elbfahrwasser hat die BÜRGERMEISTER O'SWALD II längst verlassen. Uwe Wensauer hat den Job des Rudergängers übernommen. Kapitän Lohse gibt ihm den Kurs vor, den er mit feinen Bewegungen des Joysticks und einem Blick auf den mächtigen Kreiselkompass in der Konsole anlegt. „Bis zu der schweren Kollision 1970 gab es noch ein Steuerrad hier auf der Brücke, dessen Bewegung durch Ketten zur Rudermaschine im Heck übertragen wurde", berichtet Hermann Lohse. „Beim Werftaufenthalt nach der Havarie kam eine hydraulische Ruderanlage an Bord. Das macht das Steuern natürlich einfacher und bequemer. Obwohl die ELBE 1 prinzipiell wegen der geringen Maschinenleistung und ihrer speziellen Trimmung sehr behäbig in ihrem Fahrverhalten ist."

Das macht sich dann auch beim Anlegemanöver an der Helgoländer Ostmole bemerkbar. Da das Feuerschiff über kein Bugstrahlruder verfügt, sind hier eine Menge Fingerspitzengefühl und vor allem Können erforderlich. Zweifellos bringt Holger Bullmann beides mit, denn der Nautiker ist von Berufs wegen Elblotse. Mit dem UKW-Sprechfunkgerät steht er in der Nock und gibt die notwendigen, knapp formulierten Anweisungen an die Männer auf der Brücke und im Maschinenraum. Präzisionsarbeit!

Mit weniger als Schrittgeschwindigkeit schiebt sich die BÜRGERMEISTER O'SWALD II durch den Vorhafen des roten Felsens an die Pier. An der Backbordseite hat die Besatzung bereits die Fender ausgebracht. Schon fliegen Spring und Festmacher vorn und achtern zu den bereitstehenden Helfern des Leinenkommandos.

Obwohl Holger Bullmann nahezu täglich auf der Brücke irgendeines hochmodernen Schiffes steht, schlägt sein Herz für die ELBE 1: „Dies ist Seefahrt pur, ganz nah an den Wurzeln einer vergangenen Epoche. Seemannschaft, wie sie nicht besser sein kann. Das alte Schiff entspricht sämtlichen nautischen und sicherheitstechnischen Richtlinien für Traditionsschiffe, ist dabei aber weit entfernt von den heute üblichen Hightech-Standards. Liebenswert antiquiert ist es hier, aber eben auch eine Herausforderung für die Besatzung und ein Stück maritimer Zeitgeschichte für uns alle." ⚓

Mehr als 50 Kollisionen hat das Feuerschiff in vier Jahrzehnten überstanden.



PANORAMA: Attraktiver Blick auf die RUTHOF vor der Regensburger „Skyline". Foto: Sammlung Frank Müller

Schleppdampfer RUTHOF/ÉRSEKCSANÁD

Seit 90 Jahren auf der Donau

1923 war die RUTHOF einer der größten und modernsten Seitenradschlepper auf der Donau. Fachkundig restauriert und liebevoll eingerichtet, beherbergt sie heute das „Donau Schiffahrts Museum Regensburg".

Von Frank Müller

Am 25. Januar 1923 lief auf der Ruthof-Werft Regensburg der gleichnamige Schleppdampfer RUTHOF vom Stapel. Mit 61,55 Meter Schiffslänge, 800 PS Maschinenleistung und 25 Besatzungsmitgliedern war er zu seiner Zeit einer der größten und modernsten Seitenradschlepper auf der Donau. Die Ruthof-Werft zeigte mit dem Bau dieses Schiffes im Rahmen des Wiederaufbauprogramms nach dem Ersten Weltkrieg einmal mehr ihre Leistungsfähigkeit.

Die Firma Christof Ruthof, Schiffswerft und Maschinenfabrik, wurde 1871 von Holzschiffbaumeister Christof Ruthof in Kastel gegründet. Nachdem Ruthof zunächst Schiffe aus Holz gefertigt hatte, war 1884 die Fähre LORELEY II das erste Stahlschiff der Werft.

Neuer und zweiter Werftstandort

1892 wurde exklusiv für die Abarbeitung serbischer Aufträge eine Werft in Regensburg gegründet, kurze Zeit darauf erfolgte von Ruthof auch noch eine zweite Werftgründung in Regensburg. Zur Unterscheidung erhielt die Werft in Mainz-Kastel die Bezeichnung „Rhein-Werft", diejenigen in Regensburg wurden „Donau-Werften" genannt.

Zum Zeitpunkt des Baus des Schleppdampfers RUTHOF in den Jahren 1922/1923 waren in den Werft-Standorten Mainz-Kastel und Regensburg rund 800 Personen beschäftigt. Neben dem Schleppdampfer RUTHOF entstanden auf den Ruthof-Werften noch folgende bemerkenswerten Schiffe: MS STADT KÖLN, Baujahr 1938, Repräsentationsschiff der Stadt Köln. Schaufelraddampfer GOETHE, Baujahr 1913, durch einen Bombentreffer 1945 versenkt, 1949 wieder gehoben und 1951/1952 bei der Ruthof-Werft wieder instand gesetzt. Raddampfer MAINZ (Baujahr 1929, a. D. 1981) liegt als Museumsschiff MANNHEIM in Mannheim.

1976 musste das Ruthof-Unternehmen in Mainz-Kastel den Betrieb aufgrund des all-

gemeinen Rückganges in der Schiffbauindustrie einstellen. Auf dem Gelände in Mainz-Kastel entstand ein Wohngebiet, an die ehemalige Werft erinnert heute nur noch der Straßenname „An der Helling“.

Die Donau-Werften in Regensburg waren bereits am 1. September 1970 an die Deggendorfer Donau-Werft verkauft worden, der Betrieb wurde in Regensburg allerdings auch schon am 1. April 1982 eingestellt. Das Gelände übernahm ein ehemaliger Mitarbeiter der Deggendorfer Werft und entwickelte daraus den bis heute noch erfolgreichen Stahlbaubetrieb STS.

Die 1923 im bayerischen Regensburg gebaute RUTHOF war nach ihrem Stapellauf vor allem auf der unteren und mittleren Donau unterwegs. Im Jahre 1932 wurde die Kohle-Feuerung des Schiffes auf schweres Heizöl umgestellt, aufgrund des Ölmangels wurde jedoch 1942 wieder auf Kohlefeuerung umgerüstet.

Untergang nach Minentreffer

Gegen Mittag des 20. Juni 1944 lief die RUTHOF in der Nähe des Ortes Érsekcsanád in Südungarn auf eine Mine und sank. Fünf Besatzungsmitglieder kamen dabei ums Leben. Im Jahre 1956 wurde das Wrack gehoben. Die ungarische Reederei Mahart ließ das Schiff in der Werft Ujpest rekonstruieren. Der Kessel und die gesamte Maschinenanlage waren trotz der zwölf Jahre unter Wasser noch voll funktionsfähig. Die Deckaufbauten wurden ergänzt und die Feuerung wurde wieder auf Öl umgestellt.

Unter ungarischer Flagge

1958 wurde der Schleppdampfer unter dem Namen ÉRSEKCSANÁD, nun unter ungarischer Flagge, auf der Donau wieder in Dienst gestellt.

Nach einem letzten Einsatz als „Wolgadampfer“ im ZDF-Vierteiler „Michael Strogoff“ (1975) wurde das Schiff stillgelegt und sollte verschrottet werden. 1979 wurde es vom Arbeitskreis Schifffahrtsmuseum Regensburg erworben und in Deggendorf zum Museumsschiff umgebaut. Am 4. November 1980 traf das Schiff wieder in Regensburg ein, und nachdem es auch innen entsprechend hergerichtet worden war, wurde das Schifffahrtsmuseum am 10. Mai 1983 feierlich eröffnet. 1992 fand auf der Hitzler-Werft (existent bis 1994) in Regensburg nochmals eine Überholung statt, zu weiteren Revisionen wurde und wird das Schiff nach Linz verlegt.

Der letzte Liegeplatz der RUTHOF befand sich ursprünglich an der Werftstraße am Unteren Wöhrd. Seit 2004 befindet sich das Museum und damit der Schleppdampfer aber am südlichen Flussufer zwischen der Eisernen und der Steinernen Brücke (Marc-Aurel-Ufer/Thundorferstraße).

Das Hochwasser 2013 hat das Schiff im Wesentlichen ohne Schaden überstanden.



SCHORNSTEINMARKE: Die Farben von Regensburg und Bayern, flankiert von den Buchstaben DSMR für „Donau Schiffahrts Museum Regensburg“. Foto: Sammlung Frank Müller

Die „Nationale“ am Schornstein der RUTHOF zeigt die Flagge des „Donau Schiffahrts Museums Regensburg“ (DSMR): weiß-rot für die Stadt Regensburg und weiß-blau für den Freistaat Bayern. Mit dem geglückten Erhalt des Schleppdampfers RUTHOF konnte das DSMR der ehemaligen Werft Ruthof ein würdiges Denkmal setzen. Weiterführende Infos finden Sie unter www.dsmr.de. ⚓

TECHNISCHE DATEN RUTHOF/ÉRSEKCSANÁD

Stapellauf	25.01.1923
Bauwerft	Ruthof-Werft Regensburg
Länge	61,55 m
Breite Rumpf	7,90 m
Max. Breite	16,60 (mit Radkästen)
Tiefgang	1,0 m mit 20 t Brennstoffvorrat
Höhe	8,00 m (bis Schornsteinoberkante)
Maschine	Schräg liegende Zweizylinder-Verbund-dampfmaschine mit Einspritzkondensation
Leistung	800 PS
Hochdruckzylinder	700 mm Durchmesser, 12 bar
Niederdruckzylinder	1300 mm Durchmesser, 1,5 bar
Heißdampf	300° C, 12 bar
Kohlefeuerung	1923–1931 und 1942–1944
Verbrauch	1000 kg/h bei voller Leistung
Ölfeuerung	1932–1942 und ab 1958
Verbrauch	540 kg/h bei voller Leistung
Schaufelräder	2 mit je 7 Blättern und Exzentersteuerung
Umdrehungen	30–40 U/min
Besatzung	25 Mann
Reederei	Bayerischer Lloyd (1923–1944) Mahart (Ungarn) (1958–1975)
Außerdienststellung	1975
Schifffahrtsmuseum	1983



HECKSICHT: Seit 90 Jahren auf der Donau und einige Jahre auch unter dem Wasserspiegel des Flusses. Seitenradschlepper RUTHOF als Schifffahrtsmuseum. Foto: Sammlung Frank Müller

Großadmiral Alfred von Tirpitz

Genialer Stratege oder politischer Brandstifter?

Wie der von Tirpitz angestoßene Flottenbau zu bewerten ist, darüber streiten bis heute die Historiker. In den 1930er-Jahren wurde der Admiral dagegen als Vorbild gesehen – weshalb das damals größte Schlachtschiff seinen Namen erhielt. Von Eberhard Kliem

Von der Parteien Gunst und Hass verwirrt, schwankt sein Charakterbild in der Geschichte." Für kaum einen deutschen militärischer Führer gilt der schillersche Prolog zu „Wallenstein" fast 90 Jahren nach seinem Tod so uneingeschränkt wie für Alfred von Tirpitz – als Staatssekretär des Reichsmarineamtes von 1897 bis zu seinem Rücktritt 1916 war er fast 20 Jahre verantwortlich für Planung, Konzeption und Aufbau der Kaiserlichen Marine.

Alfred Tirpitz wurde am 19. März 1849 in Küstrin geboren. Die Vorfahren stammten aus bürgerlich liberalen Familien. Im April 1865 trat der wenig erfolgreiche Realschüler als Seekadett in die damals unbedeutende preußische Marine ein. Er durchlief die normale Ausbildung zum Seeoffizier in stetem Wechsel zwischen Bord- und Landkommandos und im In- sowie Ausland.

Seine Vorgesetzten beurteilten ihn als ehrgeizig, fleißig, strebsam und mit analytischem Verstand begabt. In der Rangliste des Jahres 1876 stand er bei den Capitaine-Lieutenants an der 45. Stelle, 1885 rangierte er bei den Korvettenkapitänen an 21. Stelle und bereits als Mitglied des Admiralstabs der Kaiserlichen Marine. Dorthin war er gelangt, weil er ab 1877 in der Torpedoinspektion mit der Entwicklung dieser neuen Waffe des Seekrieges beauftragt worden war. Im Admiralstab kamen Tirpitz' technische Begabung, seine Aufgeschlossenheit für neue Entwicklungen, sein Planungstalent und die Organisation effizienter Stabsarbeit uneingeschränkt zu Geltung.

Torpedoboote als Karrierestart

Praktische Erfahrungen sammelte er als Chef der Torpedobootsflottille, als Kommandant von Linienschiffen und schließlich als Chef des Stabes der Übungsflotte der Marine. 1895 wurde er zum Konteradmiral ernannt. Durch nüchterne und realitätsbezogene Denkschriften über Fragen von Seemacht, Seegeltung, Flottenbau und deren Realisierung waren die Marineführung und insbesondere Kaiser Wilhelm II. auf den aufstrebenden Offizier aufmerksam geworden.

1896 kommandierte er – allerdings nur für knapp ein Jahr – die Kreuzerdivision in Ostasien. Seiner Empfehlung folgend, wurde das chinesische Tsingtao zum deutschen Marinestützpunkt ausgebaut.

Tirpitz wurde am 15. Juni 1897 zum Staatssekretär des Reichsmarineamtes ernannt. Er blieb auf diesem Posten bis zu seiner Ablösung am 15. März 1916. Mit dem 1. Flottengesetz von 1898 organisierte der neue Staatssekretär den vorhandenen Flottenbestand in sinnvoller Weise und stellte einen Schiffbauplan auf, der in Ostsee und Nordsee je ein einsatzfähiges Geschwader vorsah, dazu eine Aufklärungskomponente, Schiffe zur Besetzung von einigen Auslandsstationen und wenige Reserveeinheiten. Das war eine ausgewogene Flotte, den wirtschaftlichen Verhältnissen des aufstrebenden Deutschen Reiches angemessen und gegen niemanden gerichtet. Die parlamentarische Zustimmung erreichte Tirpitz durch erstmalig intensiv und zielgerichtet betriebene Öffentlichkeitsarbeit, die im „Nachrichtenbüro" des Reichsmarineamtes systematisch erdacht und organisiert wurde.



FLOTTENBÜRDE: „Wenn Du wüsstest, lieber Michel, was ich alles noch für Dich in petto habe!" Karikatur auf Tirpitz' Flottenpolitik aus der Zeitschrift „Der wahre Jacob" von 1902.

Foto: picture-alliance/akg-images

Systematischer Flottenbau

Das erste und auch alle weiteren Flottengesetze und -novellen legten die Anzahl und den Typ der zu bauenden Schiffe und Boote und auch die zukünftig notwendigen Ersatzbauten für die Flotte fest und banden damit die zustimmenden Parteien und Parlamentarier für die Zukunft – ein sogenanntes Äternat. Für den kontinuierlichen und planvollen Aufbau einer Flotte mit naturgemäß langen Schiffbauzeiten war das unumgänglich. Das preußische Heer existierte schon seit Langem auf vergleichbarer Basis. Diese und alle weiteren Gesetze und Novellen erhielten nach durchaus kontroversen Debatten im Reichstag und in der Öffentlichkeit die notwendige parlamentarische Zustimmung, wobei die jeweiligen Mehrheiten sich aus den konservativen und freisinnigen (liberalen) Parteien zusammensetzten.

Mit dem 2. Flottengesetz von 1900 sollte die schon kräftig wachsende Kaiserliche Flotte nochmals um etwa ein Drittel vergrößert werden. Hier ging er nun nicht mehr um maßvolle und nachvollziehbare Vergrö-



GROSSADMIRAL ALFRED VON TIRPITZ in einer der typischen Aufnahmen der damaligen Zeit – allerdings nicht in Großer Uniform, sondern im schlichten Dienstrock der Kaiserlichen Marine. Foto: picture alliance



LINIENSCHIFFE: **Die SMS WITTELSBACH wurde 1902 als Flaggschiff des I. Geschwaders in Dienst gestellt. Bei Kriegsbeginn war sie bereits veraltet.** Foto: Sammlung Kliem

ßerung eines Truppenteils, sondern mit einer derartigen Aufrüstung waren höchst komplexe politische, finanzielle und militärstrategische Überlegungen verbunden, die die Staatsführung, die Regierung und das Parlament zu bedenken hatten. Letztlich erreichte Tirpitz auch für dieses Gesetz die Zustimmung, denn ihm und seinen Mitarbeitern im Reichsmarineamt gelang die Schaffung eines offensichtlich als stimmig angesehenen Gesamtkonzeptes, dessen Sinn, innere Folgerichtigkeit und schließlich Akzeptanz im politischen Bereich unwidersprochen blieben.

Politische Auswirkungen

Die Bevölkerung und die politische Klasse des wirtschaftlich aufstrebenden Deutschlands erwarteten einen glaubwürdigen Schutz von Küsten, Kolonien und maritimen Handelswegen. Wie eine Flotte allerdings strukturiert sein sollte, die diesen Schutz garantieren könnte, war durchaus umstritten. Die Option einer mobilen Kreuzerflotte, die schnell und weltweit den Schutz der Handelsschifffahrt garantieren sollte, scheiterte letztlich an der fehlenden maritimen Infrastruktur. Das Deutsche Reich hatte zu wenige Stützpunkte und außereuropäische Kolonien. Geplant, konstruiert und gebaut wurde schließlich eine mächtige Flotte mit einem Kern von großen und schwer bewaffneten Linienschiffen, die in heimatlichen Stützpunkten in Nord- und Ostsee stationiert waren. Der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals zwischen Kiel und Brunsbüttel an der Elbe ermöglichte zudem deren problemlose und schnelle Verlegung.

Der Schutz der überseeischen deutschen Handelslinien war mit einer derartigen Linienschiffsflotte allerdings nicht möglich. Sie passte jedoch nahtlos in die zeitgeistliche Strömung des „Navalismus". Der amerikanische Marineoffizier Alfred Thayer Mahan hatte die These entwickelt, nach der der Rang der Nationen innerhalb der aktuellen Mächtekonstellationen an der Zahl der seegehenden Linienschiffe zu bemessen war – Kreuzer zählten nicht!

Eine Verstärkung der Flotte sollte dem Deutschen Reich zudem auch einen Zugewinn an politischem Gewicht und Durchsetzungsfähigkeit bringen. Eine solche Stärke schien nützlich als Abschreckung gegen einen potenziellen Gegner England, der das aufstrebende Deutsche Reich zumindest als wirtschaftlichen Konkurrenten erkannte und auf dem Kontinent die für ihn so günstige „Balance of Power" in Gefahr sah.

Eine solch unerfreuliche Entwicklung hatte Tirpitz sicherlich gesehen, nahm sie aber im für ihn unabänderlichen darwinistischen Machtwettkampf der Nationen in Kauf. Im Vergleich zur englischen Marine sollte allerdings ein Verhältnis von zwei zu drei nicht überschritten werden – deutliches Zeichen einer defensiven Grundhaltung. Das Tirpitz bisweilen von manchen Historikern unterstellte „eigentliche" Ziel einer tatsächlichen Überflügelung Englands und dessen Ablösung in der Weltherrschaft durch das Deutsche Reich bleibt unbewiesen. Zudem musste eine kampfkräftige deutsche Flotte in seinen Augen nicht unbedingt ein Gefahrenfaktor sein, sondern besaß möglicherweise auch einen Wert für potenzielle Bündnispartner.

Neben den übergeordneten militärpolitischen Überlegungen hinsichtlich der grundsätzlichen Struktur der Flotte wurden folgerichtig auch deren Operationspläne bis hin zu den taktischen Einsatzregeln durchdacht und in Befehle und Weisungen gegossen. Tirpitz und sein Stab gingen letzlich davon aus, dass im Falle eines Seekrieges gegen England dessen „Grand Fleet" die Entscheidungsschlacht in deutschen Küstengewässern, weit entfernt von der heimatlichen Küste, suchen würde. Seit den Seekriegen gegen die Niederlande, später dann gegen Frankreich und Spanien und ganz entscheidend in den Napoleonischen Kriegen zu Beginn des 19. Jahrhunderts war dies eine absolute Konstante in den englischen Operationsplänen gewesen. Bei der Konstruktion der deutschen Schiffe konnte daher mit einiger Sicherheit von einer vergleichbaren Situation ausgegangen werden. Die operative Reichweite mit den entsprechenden Kraftstoffvorräten wurde daher so bemessen, dass eine Schlacht zwischen Themse, Helgoland und nördlicher Nordsee durchgefochten werden konnte, bei der Anmarsch, Kampfeinsatz und

> **„Bewahret sie, Admirale und Kommandanten, harte Seeleute und schlanke Seesoldaten, bewahret und führet sie gut."**
>
> W. Churchill zur Aufgabe der „Grand Fleet", aus: Weltkrisis. Leipzig 1924

Rückmarsch in die Nordseehäfen möglich waren. Die taktischen Überlegungen und darauf aufbauend dann folgerichtig die Manöver und Übungen der Einzelschiffe, der Geschwader und der Gesamtflotte spielten immer wieder ein solches Szenario durch.

Tirpitz an der Spitze des Reichsmarineamtes steuerte all diese Überlegungen und Handlungen mit großem Durchsetzungsvermögen und Einflussnahme auf allen Ebenen und Bereichen. Dabei hatte er allerdings ausschließlich sein „Ressort" – die Marine – im Blick. Kaiser Wilhelm II. als Oberkommandierender der Marine, die Regierung, das Parlament, die veröffentlichte Meinung und sicherlich auch eine Mehrheit der deutschen Bevölkerung unterstützten diesen Kurs.

Der „Meister"

Tirpitz stand auf dem Höhepunkt seiner Macht. Am 12. Juni 1900 wurde ihm der erbliche Adel verliehen, 1911 wurde er zum Großadmiral befördert. In der Marine redete man ganz allgemein und durchaus offen vom „Meister". Eine solche Stellung erleichterte ohne Zweifel die Verfolgung des einmal gefassten und beschlossenen Planes, aber sie ließ für andere Ideen und Vorstellungen z. B. des Admiralstabes oder der Frontbefehlshaber kaum Platz und gedanklichen Raum. Gerade auch jüngere Offiziere erkannten diese geistige Einseitigkeit durchaus, sahen aber in ihren engen dienstlichen Gegebenheiten kaum Möglichkeiten, neue Wege zu beschreiten. Diese gewisse geistige Unbeweglichkeit sollte sich im Laufe des Krieges insbesondere in höheren Dienstgradengruppen als schweres Manko herausstellen, als es galt, sich auf eine deutlich veränderte Kriegswirklichkeit einzustellen.

Der zügig voranschreitende Bau der Flotte und der für sie notwendigen Infrastruktur geriet ab 1905 in eine schwere Krise. Die englische Marine stellte mit der HMS DREADNOUGHT ein schwer bewaffnetes und gepanzertes „All-Big-Gun-Ship", einen neuen Schiffstyp, in Dienst, der den Kampfwert aller früher gebauten Linienschiffe obsolet machte. Technisch und konstruktiv war die Kaiserliche Marine durchaus in der Lage, derartige Schiffe mit der „Nassau"-Klasse zu bauen, aber um im „Vierer"-Bautempo mithalten und das Verhältnis zwei zu drei zur englischen Marine wahren zu können, fehlten dem Deutschen Reich die finanziellen Möglichkeiten, zumal das preußische Heer nun ebenfalls eine Verstärkung forderte. Das Flottengesetz von 1912, dessen Vollendung für 1921 vorgesehen war, galt nur noch als eine weitgehend unerfüllbare theoretische Planungsgrundlage. Tirpitz selbst blieb ein starrsinniger Gefangener seiner eigenen Vorstellungen und war nicht mehr in der Lage, flexibel auf neue politische und militärische Gegebenheiten einzugehen.



FÜHRUNGSSPITZE: Rechts der nominelle Oberbefehlshaber der Marine Kaiser Wilhelm II., sein Bruder Großadmiral Prinz Heinrich als Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte und Großadmiral von Tirpitz als Staatssekretär des mächtigen Reichsmarineamtes. Foto: picture-alliance

Machtverlust

Bei Kriegsbeginn 1914 mit England war den allermeisten Marineoffizieren beider Nationen klar, dass die Kaiserliche Marine bei den schlachtentscheidenden schweren Einheiten zahlenmäßig deutlich unterlegen und zudem im „nassen Dreieck" zwischen Jade, Weser und Elbemündungen geografisch ungünstig positioniert war. Seit 1912 wussten die Deutschen außerdem ziemlich sicher, dass die „Grand Fleet" weit im Norden eine Blockadestellung einnehmen würde, die von der deutschen Flotte aufgrund ihrer mangelnden Reichweite nicht angegriffen werden konnte. Aber eine „neue" Überwasserflotte zu bauen war jetzt nicht mehr möglich.

Bei nüchterner Betrachtung eines derartigen Kräfteverhältnisses wird auch deutlich, dass der Bau der Kaiserlichen Flotte die englische Regierung, die politische Klasse und Öffentlichkeit zwar einige wenige Jahre vor dem Krieg irritiert haben mag, woraufhin die veröffentlichte Meinung in England mit dramatisierenden und übertreibenden Beiträgen die Stimmung verhängnisvoll anheizte. Aber ein alleiniger Kriegsgrund war ihr Bau sicherlich nicht, genauso wenig wie ihr Schöpfer ein Kriegsverursacher war. Der Versuch, ihn als Kriegsverbrecher vor Gericht zu stellen, war nur den Rachegelüsten mancher Sieger geschuldet. Auch das lange Zeit als „Kriegsrat" dargestellte Treffen von Wilhelm II., dem österreichischen Kronprinzen Franz Ferdinand und Tirpitz – gerade 14 Tage vor dem Attentat von Sarajewo – liefert dafür keinen Beleg.

In den Wochen nach dem Attentat beherrschten zumeist überforderte Politiker, Fürsten und Militärs aller Nationen in Gestalt von „Schlafwandlern" die Szene, gefangen im Gespinst ihrer eigenen Vorstellungen. Tirpitz war vom deutschen Reichskanzler Bethmann-Hollweg in Urlaub geschickt worden. Sein Werk, die Kaiserliche Kriegsflotte, hatte den Kriegsausbruch nicht verhindern, Bündnispartner von Gewicht nicht gewinnen können und zog in den Kampf mit einem Einsatzkonzept, das der Kriegswirklichkeit nicht entsprach. Der Operationsplan der Hochseeflotte nahm auf die Vorstellungen seines Schöpfers kaum Rücksicht, zumal dieser sich auch nicht klar positionierte. Beginnend mit Kriegsausbruch sank sein Einfluss im Kaiserlichen Hauptquartier rapide. Am 15. März 1916 wurde Tirpitz zur Disposition gestellt und schied aus dem Amt und aus der aktiven Marine aus. ⚓

LITERATURTIPPS

Epkenhans, Michael: Alfred von Tirpitz (1949–1930). In: Fröhlich, Michael (Hrsg.): Das Kaiserreich. Portrait einer Epoche. Darmstadt 2001

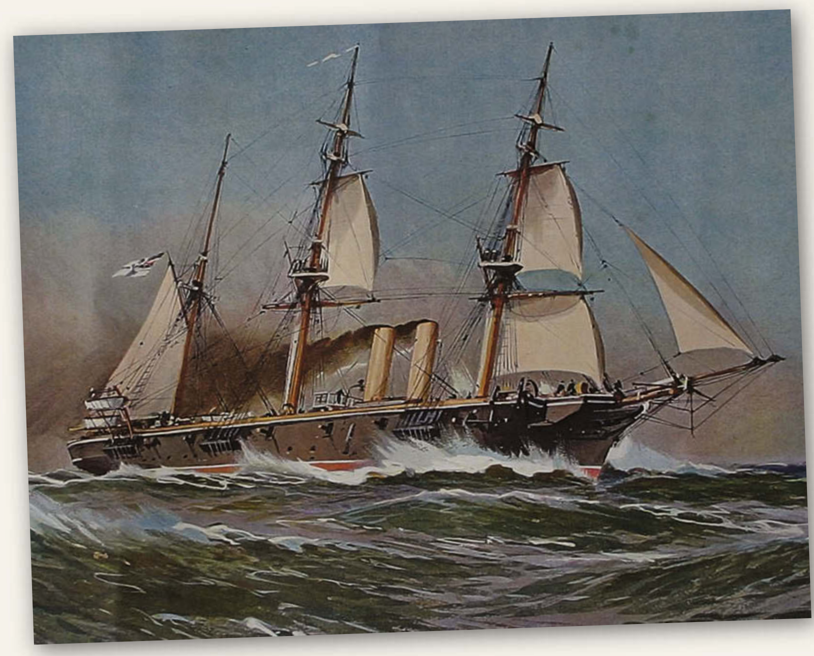
Hubatsch, Walter: Großadmiral Alfred von Tirpitz. In: Hubatsch, Walter: Kaiserliche Marine. Aufgaben und Leistungen. München 1975

Uhle-Wettler, Franz: Alfred von Tirpitz in seiner Zeit. Hamburg 1998

Kennedy, Paul M.: Aufstieg und Verfall der britischen Seemacht. Bonn 1978

Die deutschen Kriegsmarinen im 19. Jahrhundert

Kompakt, lehrreich und spannend



S.M. Kreuzer-Corvette OLGA lief 1880 vom Stapel und kam in Afrika und Samoa zum Einsatz. Gemälde von Willy Stöwer. Fotos (2): Sammlung Jörg-M. Hormann

Derzeit beschäftigen sich zahllose Publikationen mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges vor 100 Jahren. Die Rolle der Marinen der beteiligten Mächte auf beiden Seiten wird dabei mehr oder weniger angemessen berücksichtigt. Umso überraschenden ist die Veröffentlichung des Schweizer Juristen Peter Max Gutzwiller, der sich in höchster wissenschaftlicher Akribie, Genauigkeit und Sorgfalt den deutschen Marinen des 19. Jahrhunderts widmet. Durch die Beschäftigung mit dem Leben und Wirken des Vizeadmirals der Kaiserlichen Marine, Paul Gottfried Hoffmann (1846–1917) hat der Autor einen tiefen Einblick in diese, dem Ersten Weltkrieg unmittelbar vorausgehende, Epoche gewonnen.

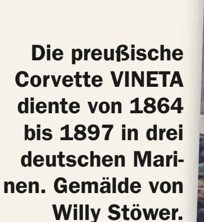
Da nach der festen Überzeugung des Autors die deutschen Marinen des 19. Jahrhunderts nicht nur ein bloßes Element der Streitkräfte waren, „sondern eine fest integrierte interaktive Kraft aller geistigen, politischen, sozialen und technisch-naturwissenschaftlichen Bezirke der deutschen Gesellschaft…“, stellt er bei der Präsentation der fünf (sechs) deutschen Marinen des 19. Jahrhunderts jeweils einen historischen Abriss voran. Diese Überlegung kann nur uneingeschränkt gelobt werden, denn sie erleichtert dem Leser das Verständnis für die Lebens- und Einsatzwirklichkeit der jeweils betrachteten Marine ganz ungemein.

Das 19. Jahrhundert beginnt bei Gutzwiller für seine sich überwiegend auf Deutschland konzentrierende Betrachtung im Jahr 1806 mit der Niederlage Preußens gegen Napoleon und endet am 31. Dezember 1900.

Das bedeutet, dass auch die Entwicklung, Organisation und Tätigkeit von Seestreitkräften während der Befreiungskriege, im Deutschen Bund und in der Zeit des Vormärz betrachtet werden. Auch die kleine preußische Marine der Jahre 1815 bis 1848 wird dargestellt.

Chronologisch zu den oben erwähnten Marinen fügt der Autor dann die Erste Bundesmarine unter Admiral Brommy hinzu. Das ist insofern besonders hervorzuheben, da es eine wissenschaftlich fundierte und aktuelle Biographie des Admirals und seiner Flotte bis jetzt nicht gibt. Dann wird die fast parallel zur Bundesmarine operierende Schleswig-Holsteinische Flottille untersucht, gefolgt von der nun größeren preußischen Marine der Jahre 1853–1867. Die Seestreitkräfte des Norddeutschen Bundes der Jahre 1867 bis 1871 werden nicht vergessen. Es folgt eine ausführliche Untersuchung der Zeit der Kaiserlichen Marine von 1871 bis 1900. Diese Zeitspanne unterteilt der Autor in die „Ära Stosch“ (1872–1883), die „Ära Caprivi“ (1883–1888) und „Herrschaft des Kaisers. Geteilte Flottenführung“ (1888–1900). Die Beschreibung der jeweiligen Marine orientiert sich stets an den Bereichen Entwicklung, Organisation und Tätigkeit. Der Autor hat sie zu einem plastischen, detailreichen, eindrucksvollen und höchst informativen Gesamtbild der deutschen Marinen im 19. Jahrhundert zusammengefügt. Eine umfassende Bibliographie, die nach Sachgebieten geordnet ist, erleichtert die Suche nach weiterführender oder bestätigender Literatur ungemein. Für seine Arbeit ist der Autor nicht genug zu loben und sein Buch sei allen Historikern, Forschenden, Unterrichtenden, Geschichtsinteressierten und Marinebegeisterten wärmstens ans Herz gelegt. *Eberhard Kliem*

Peter Max Gutzwiller
Die deutschen Kriegsmarinen im 19. Jahrhundert
Fakten – Daten – Zusammenhänge.
446 Seiten
Berlin 2014
ISBN: 978-3-428-14228-6



Die preußische Corvette VINETA diente von 1864 bis 1897 in drei deutschen Marinen. Gemälde von Willy Stöwer.



Seestreitkräfte der DDR von 1950 bis 1990

Ein abgeschlossenes deutsches Marinekapitel

In 15 Kapiteln beschreibt das populärwissenschaftliche Sachbuch prägnante Ereignisse aus der 40-jährigen Geschichte der Seestreitkräfte der DDR, die bisher in der Art weniger thematisiert wurden. Auf der Suche nach einer optimalen organisatorischen Struktur der Seestreitkräfte in Verbindung mit der Einführung neuer Seekriegsmittel und Waffensysteme kam es besonders im Zeitraum 1955–1965 zu wechselnden Zuordnungen und Bezeichnungen von Flottenkräften und Marinedienststellen.

Der Autor nutzt die Möglichkeiten zahlreicher Archivquellen und Zeitzeugen, kennt aber auch die Grenzen zeitnaher Geschichtsschreibung. Mit seinem publizierten marinehistorischen Überblick will der Autor sachlich informieren, Vorurteile und Verschwiegenheit abbauen sowie einer Hurra-Sicht entgegenwirken. Als kritischer Chronist schreibt er zum Teil aus eigenem Erleben. Dabei versteht er Skepsis als professionellen Auftrag für die Forschung. Die Lektüre soll dazu anregen, sich weiter mit der Geschichte maritimer Streitkräfte der DDR auseinander zu setzen.

Eine umfassende, vorrangig maritime Ereignisse reflektierende chronologische Zeittafel zeichnet den historischen Weg von den Vorläuferorganisationen (Wasserschutzpolizei Küste Mecklenburg-Vorpommern, Grenzpolizei Nord/ Küste, Hauptverwaltung Seepolizei), dem Aufbau maritimer Verbände (Volkspolizei-See, Seestreitkräfte), der Entwicklung der Volksmarine bis zum Tag ihrer Auflösung mit „Hol nieder Flagge!“



Das Buch wendet sich an den marinegeschichtlich und politisch interessierten Leser sowie Liebhaber maritimer Sachbücher. Es erinnert an all jene Tausende Marinesoldaten und Zivilbeschäftigte, die in verschiedenen Verwendungen mit beachtlichem persönlichem Engagement unter oftmals komplizierten gesellschaftlichen Bedingungen die Marine am Laufen hielten. *Michael Blenhorst*

Ingo Pfeiffer
Seestreitkräfte der DDR – Abriss 1950–1990
256 Seiten, 115 Fotos, 20 Dokumente
Berlin 2014
ISBN 978-3-937885-71-1



Cuxhaven in den 50er- und 60er-Jahren

Mehr als Steubenhöft und Alte Liebe

Die Bilder des Pressefotografen Konrad Nonnast im Band 4 der Reihe „Schifffahrt und Fotografie“ des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven spiegeln die vielfältige Betriebsamkeit im maritimen Cuxhaven in den 1950er- und 60er-Jahren. Helgolandschiffe an der Alten Liebe und Passagierschiffe am Steubenhöft sind wie erwartet gut vertreten, doch vor allem dokumentiert Nonnast als scheinbar überall präsenter Zeitzeuge das Leben in den Häfen, das Zusammenspiel der Menschen und der Schiffe beim Be- und Entladen, oft nahe dran an harter Arbeit. Herausgekommen ist ein Stück Sozialgeschichte. Atmosphärisch starke Bilder zeigen weitgehend vergessene Fischtrawler, Kümos, alte Motorsegler, Stückgutfrachter, Schlepper, Tanker und Ausflugsdampfer oft an der Kaje in typischer Umgebung der Zeit. Diese Schiffe stehen gleichwertig neben der HANSEATIC, der ITALIA, der ARIADNE und einigen ausländischen Linern, die Cuxhaven in der Außensicht prägten. Die Texte sind manchmal etwas länger und damit informativer geraten als in den Vorgängerbänden. *Harald Focke*

Kiedel, Klaus-Peter/Koperschmidt, Horst
Rund um Steubenhöft und Alte Liebe
96 Seiten, 90 Fotos
Bremerhaven/Wiefelstede 2014
ISBN 978-3-86927-084-5

DDR-„Fernsehkapitän“ Gerd Peters

Von einem, der auszog, zur See zu fahren

Mit „Meine seemännischen Fehler“, einem launigen Bericht über alles, was in Beruf und Segelsport misslingen kann, traf Gerd Peters beim Publikum voll ins Schwarze. Allerdings wurde ihm bei Lesungen, in Briefen und E-Mails immer wieder die Frage gestellt, wie seine Laufbahn bei der Deutschen Seereederei Rostock angesichts einer scheinbaren Fülle von Pleiten, Pech und Pannen überhaupt Erfolg haben konnte. In seinem neuen Erzählband beantwortet Peters diese Frage, wobei seine Geschichten keineswegs von einem reibungslosen Erfolgsweg berichten. „Im Grunde“, schreibt Gerd Peters, „ist es die Schilderung eines Berufslebens, das gänzlich anders verlief, als ich es mir in meinen Jugendträumen vorgestellt hatte, und trotzdem meinen Traum verwirklichte: Ich wollte zur See.“ Ein fesselnder Bericht über eine besondere, der Schifffahrt verbundene Karriere, auf ehrliche Weise verankert im zeitgenössischen Hintergrund. *Michael Blenhorst*



Gerd Peters
Ich wollte zur See
480 Seiten, 88 s/w-Aufnahmen
Rostock 2014
ISBN 978-3-356-01823-3



Frachtschiffreisen

Zwischen Containern und Whirlpool

Kreuzfahrten sind eine beliebte Form der Urlaubsreise. Wer kann, mietet sich auf einem Luxusdampfer ein und verbringt einen an ihn angepassten Idealurlaub auf dem Meer. Dass man komfortable Seereisen auch auf Frachtschiffen genießen kann, wissen die wenigsten. Dabei gehören Whirlpool und Sauna inzwischen zur Grundausstattung eines jeden Frachtschiffes. Aber Frachtschiffreisen sind deutlich individueller als es eine Luxuskreuzfahrt je sein könnte. Anstatt Fünf-Gänge-Menüs und Wellness-Massagen erlebt der Passagier hier eine unverfälschte Atmosphäre an Bord und auch den harten Arbeitsalltag der Besatzung.

Dieses Buch eignet sich sowohl für Frachtschiffreisen-Einsteiger als auch für „alte Hasen". Ein Glossar voller Informationen und Tipps für die gelungene „andere Seereise" runden den hochwertigen Band ab; außerdem antworten die wichtigsten Frachterreisen-Veranstalter auf die in diesem Zusammenhang am häufigsten gestellten Fragen. Ein Buch zum Träumen, aber auch zur konkreten Reiseplanung bestens geeignet.

Jörg-M. Hormann

Peer Schmidt-Walther
Frachtschiffreisen, als Passagier an Bord
232 Seiten zahlr. Farb-Abb.
Hamburg 2014
ISBN 978-3-7822-1094-2

Untergang des Segelschulschiffes „Niobe"

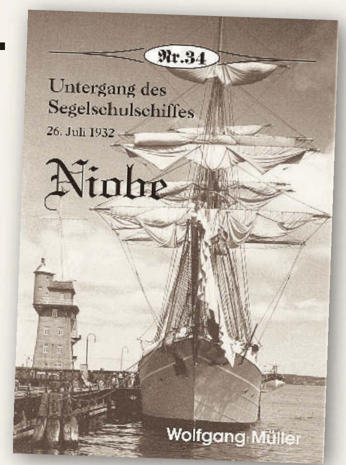
Maritime Tragik in politisch bewegten Zeiten

In der von Wolfgang Müller (Stralsund) als Herausgeber und zumeist auch als Autor veröffentlichten Broschürenreihe zur deutschen maritimen Geschichte befasst sich die Nr. 34 mit dem tragischen Untergang des Segelschulschiffs der Reichsmarine NIOBE am 26. Juni 1932 nahe des Feuerschiffes Fehmarnbelt. Insgesamt befanden sich 103 Mann an Bord, darunter die gesamte Offizieranwärtercrew 1932 und ein Unteroffizierlehrgang.

Ablauf und Umstände des Unterganges einschließlich der Untersuchung aller meteorologischen und seemännischen Details sind hinreichend erforscht und dokumentiert.

Das Unglück hat damals nicht nur die Reichsmarine schmerzlich getroffen, sondern auch ganz Deutschland tief bewegt. Der Autor beschreibt die einzelnen Maßnahmen verschiedenster Organisationen, beginnend mit der Trauerfeier. Aber wer weiß schon, dass der Flottenbund Deutsche Frauen eine Volksspende „Niobe" anregte und so eine beträchtliche Finanzierungslücke beim Bau eines neuen Segelschulschiffes schließen konnte. Deren Leiterin Marie Fröhlich aus Plauen vollzog die Taufe der GORCH FOCK.

Besonders zu erwähnen sind die bebilderten Ausführungen des Autors zu Gedenkstätten und Erinnerungsorten zum Untergang der NIOBE. In unserer Kultur des „schnellen Vergessens" ist dies mehr als anerkennenswert. Allen Marineinteressierten ist das Heft 34 wie die Reihe insgesamt daher ausdrücklich zu empfehlen. *Eberhard Kliem*



Wolfgang Müller.
Untergang des Segelschulschiffes Niobe, 26. Juni 1932
31 Seiten, viele Abbildungen, Karten und Organigramme.
Martenshagen, 2014
Verlagshaus M& M/ Sundwerbung

Köhlers Flotten-Kalender 2015

Wieder ein Muss für Seefahrtinteressierte

Der neue Flotten-Kalender erscheint wie gewohnt mit vielen spannenden und unterhaltsamen Themen aus der maritimen Welt. Die Leser erwartet wieder eine gelungene Mischung aus Unterhaltung und Information aus den verschiedensten Bereichen der Schifffahrt – Handelsschifffahrt, Marine, Reiseberichte, Persönlichkeiten und Historisches. Besondere Themen in Köhlers Flotten-Kalender 2015 sind zum Beispiel Flusskreuzfahrten, Bremerhavens größter Autohafen Europas, ein Jahrhundert deutsche Marineflieger, Marineschicksale am Ende des Zweiten Weltkrieges oder der spannende Bericht über U 32, ein U-Klasse 212A-Typ der Deutschen Marine, das in Manövern vor der US-amerikanischen Ostküste glänzte. Zahlreiche Fotos illustrieren diesen maritimen Klassiker. Umfassend informierend und ansprechend aufbereitet ist Köhlers Flotten-Kalender Jahr für Jahr eine Pflichtlektüre für maritim Interessierte!

Michael Blenhorst

Hans Jürgen Witthöft (Hrsg.)
Köhlers Flotten-Kalender 2015
Internationales Jahrbuch der Seefahrt
272 Seiten
Hamburg 2014
ISBN 978-3-7822-1099-7

Schiffsunglück aus der Sicht von Überlebenden

Die LAKONIA-Katastrophe 1963

Am 22. Dezember 1963 brach auf dem griechischen Kreuzfahrtschiff LAKONIA ein Feuer aus. Die Besatzung konnte es nicht löschen, sodass es das Schiff vernichtete. An Bord des ehemaligen holländischen Fernost-Liner JOHAN VAN OLDENBARNEVELT von 1930 befanden sich über 1.000 Menschen; 131 starben, obwohl genügend Rettungsboote vorhanden waren. Ursachen der nie ganz aufgeklärten Katastrophe 180 Meilen vor Madeira waren ein marodes Schiff ohne funktionierende Rettungsmittel, eine unfähige Schiffsführung, eine missglückte Evakuierung und eine verantwortungslose Reederei, die auf frühere Beschwerden von Passagieren nicht reagiert hatte.

Von den 385 Mann Besatzung kamen mehr als 50 aus Bremen, Bremerhaven und Umgebung. Neun von ihnen starben. Das nahm das Historische Museum Bremerhaven 50 Jahre nach der Katastrophe zum Anlass für eine kleine Ausstellung. Sie nutzte vor allem Material der Geretteten: die damals getragene Kleidung, Dokumente, Fotos, Erinnerungsgegenstände und Zeitungsberichte.



Nachgeschoben wurde ein ungewöhnlich ausführliches Begleitbuch, das erstmals Berichte von Überlebenden einer Schiffskatastrophe in den Mittelpunkt stellt. Vier Besatzungsangehörige haben kurz nach dem Unglück unter dem belastenden Eindruck der Katastrophe und ihrer teils dramatischen Bergung authentische und deshalb besonders packende Berichte verfasst. Sechs Interviews von 2013 dokumentieren zusätzlich die teils traumatisierenden Erlebnisse der Seeleute. Sie werden ergänzt durch die Geschichte des Schiffes, das Unglücks-Protokoll, einige Zeitungsartikel aus verschiedenen Ländern sowie durch Fotos der Katastrophe und zahlreicher Erinnerungsstücke. *Harald Focke*

Anja Benscheidt, Alfred Kube, Siegfried Stölting:
Die LAKONIA-Katastrophe 1963
Ein Schiffsunglück aus der Sicht von Überlebenden
195 Seiten, 97 Abbildungen
Bremerhaven 2014
ISBN 978-3-931285-04-3

Leidenschaftliche Segler im Porträt

Wie der Wind, das Salz und das Meer

Typisiert sind die segelnden Legenden in acht Kapiteln: Vorneweg die „Vorreiter" mit so bekannten Namen wie Arved Fuchs, Willy Kuhweide, Sir Francis Chichester sowie Eric Tabarly, der seit 1998 auf See vermisst wird. Die zweite Gruppe bilden die „Autoritäten" – Paul Cayard zählt dazu, ebenso Sir Peter Blake und Jochen Schümann. Sodann die „Meilenfresser", die „Einhandsegler" – klar, dass Wilfried Erdmann hier mit dabei ist – und die „Hartgesottenen" wie Yves Parlier. Auch die „großartigen Verlierer" und die „Ungezähmten" wie Florence Arthaud und Tim Kröger fehlen hier nicht. Das letzte Kapitel ist ein Epitaph für die auf See Gebliebenen. Ihr Schicksal erinnert daran, dass Hochseesegeln kein Sport wie viele andere ist, dass



das Risiko unentwegt lauert und dass sich tatsächlich in Gottes Hand begibt, wer sich auf den Ozean hinauswagt. Der hervorragend gestaltete Titel von hochwertiger Haptik vermittelt großen Respekt für die Leistung der Segel-Legenden und macht Lust auf ihre Leidenschaft. Atmosphärische Schwarzweißfotos setzen den biographischen Erzählungen die Krone auf. *Ulf Kaack*

Rémy Fière
Legenden des Segelns – Leidenschaftliche Segler im Porträt
224 Seiten, 100 Fotos (s/w)
Bielefeld 2014
ISBN 978-3-7688-3672-2

LESELISTE

Diese Aufstellung enthält in Fortsetzung Studien, Sammelbände sowie Sach- und Handbücher, deren Lektüre ein besseres Verständnis maritimer Aspekte der Außen- und Sicherheitspolitik sowie der neueren deutschen Geschichte unter besonderer Berücksichtigung des Maritimen zum Ergebnis hat. Die Anzahl der bis zu drei Sterne symbolisiert den „Schwierigkeitsgrad" der Werke. Sie sind mit der Auswahl nicht einverstanden, möchten Feedback geben oder ein weiteres Werk vorschlagen? Gerne!
E-Mail: redaktion@schiff-classic.de

John Thornton
A Cultural History of the Atlantic World, 1250–1820
561 Seiten
Cambridge University Press, New York
Typ: Sachbuch
Anspruch: **

Eine breit angelegte Kulturgeschichte der atlantischen Welt in der frühen Neuzeit mit vielen durchaus überraschenden Erkenntnissen und Forschungsergebnissen, insbesondere hinsichtlich des Sklavenhandels zwischen den afrikanischen Königreichen einerseits und dem portugiesisch sprechenden Südamerika und den englischen sprechenden nordamerikanischen Kolonien.

Frank Schätzing
Der Schwarm
1008 Seiten
Kiepenhauer & Witsch, Berlin
Typ: Roman
Anspruch: ***

Science Fiction-Roman über mögliche Auswirkungen des Klimawandels auf maritime Kulturen mit überraschenden, aber auch kontrovers zu betrachtenden Folgerungen. Nicht ganz einfach zu lesen und zu verstehen.

Patrick Salmon
Deadlock and Diversion. Scandinavia in British Strategy during the Twilight War 1939–1940
H.M. Hauschild, Bremen 2012
270 Seiten, zahlreiche Abbildungen
Typ: Sachbuch
Anspruch: **

Dem Autor zufolge lag die deutsche Führung durchaus richtig in der Annahme, dass England eine norwegische Neutralität nicht wollte, sondern eine enge Kontrolle des Landes anstrebte.


M. LEMOS
L



Stapellauf 1971 bei der AG Weser in Bremen

Mit der CHRYSANTHY M. LEMOS läuft einer der seinerzeit weltweit größten Supertanker vom Stapel. 113 780 Tonnen ist das für einen griechischen Reeder gebaute Schiff groß. Zwölf Jahre später war die Großwerft an der Weser nach rund 1400 gebauten Schiffen insolvent. Die Werftenkrise, Missmanagement und ein verschärfter globaler Wettbewerb brachen der AG Weser 1983 nach über 100 Jahren schiffbaulicher Tätigkeit wirtschaftlich das Genick. Die Werft ging aus einer Eisengießerei hervor und wurde 1872 von einem Bremer Unternehmerkonsortium ins Leben gerufen. 1901 siedelte sie sich im Stadtteil Gröpelingen an und entwickelte sich zu einer Großwerft. Nach dem Zweiten Weltkrieg gehörte sie bald wieder zu den wichtigsten Werften Europas. Trotz eines langen Arbeitskampfes schloss die „Aktiengesellschaft Weser" am 31. Dezember 1983 für immer ihre Tore. Der Maschinenpark und das Inventar wurden verkauft, die meisten Gebäude abgerissen. Auf dem ehemaligen Werftgelände befinden sich heute das Shoppingzentrum Waterfront (kleines Foto), die Veranstaltungshalle Pier 2 sowie ein Hotel.

Ulf Kaack

Fotos: Bildarchiv Peter Kurze

Liniendampfer in den Wirtschaftswunderjahren

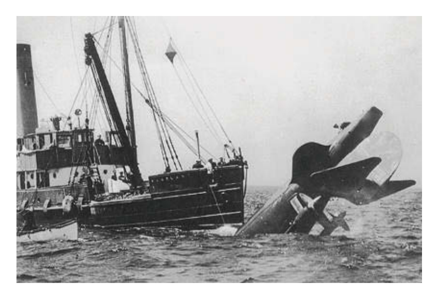


1958: Bevor die HANSEATIC ihren Dienst aufnahm, war die Hamburger Passagierschifffahrt nach dem Krieg mit den Namen HOMELAND und ITALIA verknüpft. Besonders die ITALIA gab der Stadt und ihrem Vorposten Cuxhaven etwas von der Ausstrahlung der Vorkriegsjahre zurück.

Gefecht vor Helgoland – eine Spurensuche

1864: Im Deutsch-Dänischen Krieg vor 150 Jahren wird das Seegefecht bei Helgoland am 9. Mai 1864 von beiden Seiten als Sieg deklariert. Doch was geschah wirklich?





HMS THETIS: Das U-Boot, das zweimal unterging

1939: Die erste Testfahrt des neuesten und damals größten U-Bootes der Royal Navy gerät zur Katastrophe. Bei gutem Wetter in der Liverpool-Bay misslingt ein Tauchversuch. 99 Mann Besatzung und Erprobungspersonal sind in 40 Meter Tiefe eingeschlossen. Protokoll eines Rettungsversuchs gegen die Zeit.

Dampfer SACHSENWALD in schmucker Pracht auf der Elbe

1914: IDA ERNA hieß der Schraubendampfer SACHSENWALD ursprünglich. Als Bugsierer, Havariefahrzeug, Eisbrecher und Schlepper wurden von dem Bootstyp bis 1936 über 300 Exemplare gebaut, die auf europäischen Wasserstraßen und in Häfen fuhren.



Außerdem im nächsten Heft:

Die Fahrt des **Dampfers ERLANGEN** geht 1941 weiter. 2. Teil einer abenteuerlichen Flucht. Dabei sein auf der **Jungfernfahrt des Schnelldampfers BREMEN** 1929. Vom Genuss des absolut Neuen. Viele weitere Beiträge in den Rubriken **Panorama Maritim**, **Schiff & Zeit**, **Maritime Technik** und **Landgang**.

Die nächste Ausgabe von SCHIFF Classic erscheint am 8. Dezember 2014.

Fotos: Lüden/Archiv DSM, Sammlung Frank Müller (2), Sammlung Jörg-M. Hormann

Nr. 6 | 4/2014 | Oktober, November, Dezember | 2. Jahrgang



Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 82 | 42. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur)
Jörg-M. Hormann (Verantw. Redakteur),
Jens Müller-Bauseneik
Redaktionsbeauftragter der DGSM H. Peter Bunks

Ständige Mitarbeiter Eberhard Kliem, Frank Müller, Kathrin Orth M.A.

Layout Ralph Hellberg

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Gesamtanzeigenleitung
Rudolf Gruber
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
rudolf.gruber@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Helmut Gassner
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.520
helmut.gassner@verlagshaus.de

Anzeigenverkauf und Disposition
Johanna Eppert
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.130
johanna.eppert@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 21 vom 1.1.2014.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Stürtz, Würzburg

Verlag GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a,
80797 München
www.geramond.de



Geschäftsführung Clemens Hahn

Herstellungsleitung Sandra Kho

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften: Andreas Thorey

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC

Militär & Geschichte, FLUGMODELL, LOK MAGAZIN
AUTO CLASSIC, ELEKTROMODELL, BAHN EXTRA
TRAKTOR CLASSIC, SCHIFFSMODELL, STRASSENBAHN MAGAZIN

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (4 Hefte) € 32,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug SCHIFF CLASSIC erscheint viermal jährlich. Sie erhalten SCHIFF CLASSIC in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

© 2014 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Jörg-M. Hormann; verantwortlich für die Anzeigen: Rudolf Gruber, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in SCHIFF CLASSIC veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die historische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar!

Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.





Bilder • Tatsachen • Hintergründe

Fundiert recherchiert, packend erzählt!

Nr. 76 Aug/Sep 2014 Deutschland € 3,50 Österreich € 3,95 · Schweiz CHF 6,80 · Italien € 4,50 · Frankreich € 4,20 · BeNeLux € 4,15

MilitärGeschichte

MILITÄR & GESCHICHTE
Bilder • Tatsachen • Hintergründe

Alle zwei Monate neu am Kiosk!

Operation „Frühlingserwachen“
Ungarn 1945: Weshalb die deutsche Offensive scheitern musste

Feldherr Narses
Wie der Oströmer das weströmische Reich zurückeroberte

Landsknechte
Zügelloser Haufen oder organisierte Kampfeinheit?



Me 163 „Komet“
Der weltweit erste Serien-Raketenjäger

Vietnam
Wie die USA in den Konflikt hineintaumelten

Regiment „List“
Adolf Hitlers Verband im Ersten Weltkrieg

Modellbau in 1:35
Die russische 85-mm-Flak von Trumpeter

Online blättern oder Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.militaer-und-geschichte.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



5/2014 September | Oktober

€ 5,50 A: € 6,30 CH: sFr 11,00 BeNeLux: € 6,50 SK, I: € 7,45 S: SKR 75 N: NOK 79 FIN: € 8,10

Clausewitz

Das Magazin für Militärgeschichte

Clausewitz

1939: U 47 versenkt HMS ROYAL OAK

Wie Günther Prien Scapa Flow bezwang

Schrecken der Briten: Günther Prien, erfolgreicher Kommandant von U 47

Peenemünde: Was von der „V2-Schmiede" übrig blieb

Zweiter Golfkrieg

1990: Kampf um die Freiheit oder fürs Öl?

Weißenburg 1870

Der blutige Auftakt zu Preußens Triumph

Winston Churchill

Hitlers härtester Feind

MILITÄR & TECHNIK

Militärlager im Feindesland: So schützten sich Roms Legionen

Das neue Heft ist da.
Jetzt am Kiosk!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Online blättern oder Testabo mit Prämie unter:

www.clausewitz-magazin.de/abo